Cartagena de Indias
Arch. De San Bernardo
JAMAICA
Wafer 1679
Kingston
P. Au Prince
PUERTO RICO
Simón Bolívar
Luis Brión
Expedición de los Cayos
CARAIBISCHES MEER
Pablo Morillo
Viaje de José
1779
Sta. Marta
Pacificación
Isla Los Frailes
Isla Tobago
Isla Trinidad
Walter Raleigh
Delta del Orinoco
Ciudad Real
S. Tomas
Santa Fe de Bogota
Socorro
A Guayaquil 1687
Venezuela
Nueva Guayana
Nueva Andalucia
Pr Rico I.
L. Guadaloupe
I. Dominique
I. Martinique
S. Lucie I.
I. Tabago
I. Trinidad
Caracas
Merida
Pamplona
Trusillo
Tocayma
De Grenada
I. Sarana
L. Old Providence
I. S. Andreas
Caiman I.
Saranilla
Corrientes
Rio Orinoco

Periplos ilustrados, piratas y ladrones por el Caribe colonial

Nara Fuentes Crispín

UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA
SEDE BOGOTÁ
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTORIA

Bogotá, D. C.
2013

CATALOGACIÓN EN LA PUBLICACIÓN - UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA
Fuentes Crispín, Nara, 1970-
Periplos ilustrados, piratas y ladrones por el Caribe colonial / Nara Fuentes Crispín. -- Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Ciencias Humanas. Departamento de Historia, 2013. 496 p. : il. -- (Biblioteca Abierta. Historia)

Incluye referencias bibliográficas

ISBN : 978-958-761-463-3
Piratas - Historia - Caribe (Región) - Siglo XV - XVI 2. Cartografía - Historia -Caribe (Región) 3. España - Colonización - América 4. Caribe (Región) - Geografía Histórica 5. Caribe (Región) - Descripciones y viajes I. Tít. II. Serie

CDD-21 910.45 / 2013

Periplos ilustrados,
piratas y ladrones por el Caribe colonial

ISBN: 978-958-761-463-3

Biblioteca Abierta
Colección General, serie Historia

© Universidad Nacional de Colombia
Sede Bogotá, Facultad de Ciencias Humanas
Departamento de Historia
© Nara Fuentes Crispín
Primera edición, 2013

Preparación editorial
Universidad Nacional de Colombia
Facultad de Ciencias Humanas
Comité editorial
Sergio Bolaños Cuéllar, decano
Jorge Rojas Otálora, vicedecano académico
Luz Amparo Fajardo, vicedecana de investigación
Jorge Aurelio Díaz, profesor especial
Ángela Robledo, profesora asociada
Yuri Jach Gómez, profesor asociado
Centro Editorial
Esteban Giraldo González, director
Jorge Enrique Beltrán Vargas, coordinación editorial
Diana Murcia Molina, coordinación gráfica
editorial_fch@unal.edu.co
www.humanas.unal.edu.co

Diseño original de la Colección Biblioteca Abierta
Camilo Umaña

Figura de contraportada (p. 4): mapa del mar Caribe y el Nuevo Reino de Granada con intervenciones de la autora para resaltar periplos y rutas significativos en la historia colonial del Caribe neogranadino. Fragmento del «Süd America und Antillischen Inseln» por J. C. Heinrichs, *Neuer Atlas der ganzen Welt* (Leipzig, 1820).

Prohibida la reproducción total o parcial por cualquier medio,
sin la autorización escrita del titular de los derechos patrimoniales

Este libro está dedicado a
Augusta Liliana Fuentes Crispín:
Lilí colibrí,
hermana y compañera de todas mis batallas.

Contenido

Agradecimientos ... 13
Prólogo ... 17

CAPÍTULO I
El imaginario de los piratas

Antecedentes del fenómeno: la escena internacional ... 37
Lionel Wafer, un imaginario del Darién ... 50
Piratas como autores de geografía ... 65
Davie's Expedition to the Gold-Mines ... 77
Las Armadas por los mares del Sur y del Norte ... 83
Conclusión preliminar ... 86

CAPÍTULO II
Da mihi facta, ego tibi juris

El imaginario jurídico de las costas ... 89
El alcalde pedáneo juzga a Ana Conrado ... 97
Un negro estúpido pero atrevido se hunde en los bosques ... 102
Prohibición de navegar por el río Atrato ... 121
La pacificación como complemento de la prohibición de la navegación ... 129
Negociaciones y causas criminales ... 138
Declaración del Cacique de Murry de la Guachirada ... 142
El caso de Manayro ... 144
Conclusión preliminar. Periplos y vigías humanos ... 148

CAPÍTULO III
Las costas ilustradas: el imaginario económico y legal

Mercantilismo borbónico y pensamiento ilustrado en la Nueva Granada del siglo XVIII ... 151
Ilustración y libre comercio ... 156
Con «moros en la costa»: la repulsión por los extranjeros ... 170
Moros en la costa: corsos, seguros e impuestos ... 175

Elite comercial neogranadina y conciencia geográfica marítima ... 185
Dos autores leídos por la elite comercial criolla ... 190
El consulado ... 194
Controlar periplos: conclusión preliminar ... 204

CAPÍTULO IV
El imaginario científico, el mar desde el escritorio y la instrumentación náutica

Triángulos y anhelos de precisión. Entre la geografía de escritorio y la geografía de campo: discurso y gabinete de Juan Polo y Catalina ... 211
La triangulación ... 220
Los seis métodos ... 225
El recurso a las calcas: el peso de los materiales en la exactitud ... 228
Métodos «más o menos» confiables ... 233
El ejemplo de precisión aplicado a la náutica ... 236
Los instrumentos del Museo de San Fernando, Cádiz ... 242
La instrumentación y la técnica objeto de la *disputatio* geográfica ... 251
Conclusión preliminar ... 260

CAPÍTULO V
Características de los imaginarios marinos y costeros

De las Crónicas a los libros de viajeros ... 265
Nueva Granada, expediciones o periplos ... 279
La libertad del sujeto que narra ... 286
Características de los periplos marítimos ... 288
Un horizonte teleológico para los imaginarios costeros ... 289
Evaluar «fortalezas», el lenguaje objetivo ... 292
Los diarios militares: observatorios del cabotaje ... 296
El ingeniero Arévalo y su *Diario de operaciones* ... 298
El derrotero de Mutis: entre el tedio y la filosofía de la naturaleza ... 309
Inventario ecológico, el cuerno de la abundancia ... 315
Lugares leídos y no conocidos, la intriga ... 326
Derrotero formado por don José Ynzanrrandiaga ... 335
Historias rotas: el capitán Arguedas solicita refuerzos ... 339

CAPÍTULO VI
Periplos cruzados por el Orinoco: lo que brille es oro

El mito como base del imaginario geográfico 349

Imaginarios geográficos de la Independencia: periplos dorados entre los Andes, el océano y el Orinoco 349

Perros de mar y héroes de la Independencia 352

«Nos respondemos que tal vez el autor era más marino que soldado» 365

Humboldt: cosmos y mares americanos 375

El viaje a la América meridional pasa por Cartagena de Indias 386

«Crédulos y encaprichados con lo maravilloso» 388

El Orinoco, costa cerrada, costa abierta: conclusión 393

Glosas. El lugar de los mapas en el presente libro 405

Bibliografía general 423

Fuentes primarias y facsimilares 438

Índice de figuras 445

Índice de materias 449

Índice de nombres 459

Índice de lugares 469

Adenda de figuras 481

Agradecimientos

PARA EL SHADDAI, mi Dios y mi Señor JAH. Por la voluntad de mi Padre celestial entré en este curioso camino intelectual; a Jehová Nissi, mi bandera; a mi Jehová Sabaot, Yahvè-Ra'ah y Jehová-Rohi, ocupado de mí en los años de esta aventura textual. A Mekaddesh y Nissi, quien me apartó para Él, y a su Santo Espíritu, quien en las madrugadas levantó mi mano; a Jehová Jireh, quien me sustentó cuando lo perdí todo al inicio del Doctorado en Historia. A JHA-Shammah, mi compañero, y a su precioso hijo Jesucristo, a quien me converti luego de mi desierto de incredulidad y en cuyas aguas me bauticé en el segundo año en que escribía este libro. Para Él la Gloria y la Honra, en su paz, JHA Shalom.

Decía José Celestino Mutis, en su disertación acerca de la filosofía newtoniana a sus alumnos del claustro del Rosario, que el objeto de la Filosofía Natural es descubrir las causas de la naturaleza y exponer sus relaciones «para entrever en ello, el orden del universo y hacerlo visible con todas las maravillas que el Creador puso tan variadas como difíciles de comprender»[1]. A la manera de

1 José Celestino Mutis, *Elemento de la Filosofía Natural que contiene los principios de la física demostrados por las matemáticas y confirmados por*

este naturalista, inicié una exploración acerca de la información geohistórica de nuestros mares y costas. Esta búsqueda ha estado llena de peripecias, grandes y pequeñas, y también de profundas experiencias de las cuales resulta este libro, por qué no, como bitácora de viaje.

En segundo lugar, agradezco a mi madre María Isabel Crispín Quiróz, por sus talentos casi sobrenaturales y por su amor incondicional. A mi padre José Augusto Fuentes Grimaldos (q.e.p.d.), a su inteligencia y lucidez. Un par de semanas antes de morir recibí de él una cátedra sobre teoría probatoria. Mientras lo escuchaba, supe lo que quería hacer con algunas fuentes documentales de causas criminales, sospechosos de contrabando y de otros ilícitos. Cuando alguien le visitaba para hacerle consultas jurídicas, evento muy común, él saludaba gustoso: ¡*Da mihi facta, ego tibi juris*! ¡Cómo hubiera querido que leyera el capítulo segundo de este trabajo!

Me interesé en los temas del mar a partir de 1996, a raíz de la tesis que escribí con Edgard Cabrera Luna titulada *Geopolítica en la cuenca del Caribe*. Agradezco de corazón, a Mario Palacios Moreno por sus enseñanzas de biólogo marino y por la amistad que nos quedó como impronta del tiempo en que laboré como su asesora en la Comisión Colombiana del Océano. Al historiador Rafael Antonio Díaz, quien me motivó para ingresar al Doctorado en Historia de la Universidad Nacional de Colombia, para el cual presenté esta investigación.

Durante mi pasantía en España, agradezco al ministerio Venga tu Reino por su acogida. A mis amigas Liss Williams Arévalo, Gisela Rizutti, Alicia Milán del Pino y sus hijos Elisa y Álvaro Gómez Milán. Al historiador Manuel Lucena Giraldo por sus conversaciones y consejos oportunos. A Miguel Aragón Fontela, director de la *Revista de Historia del Museo Naval de Madrid*. Al profesor Pedro Arenas Granados en la UCA de Cádiz; al profesor John Mathiew, gracias a quien cursé la *XXXVII Settimana di Studi-*

las observaciones y experiencias dispuestos para instruir a la juventud (Real Colegio del Rosario de Santa Fe de Bogotá en el Nuevo Reino de Granada, 1764).

Ricchezza del mare e ricchezza dal mare del 11 al 15 de abril del año 2005 en Prato-Italia. Gracias al profesor de la Universidad de Sevilla, Ángel Estebaranz por su acogida. A Adriana Martín de la TTI School por facilitarme la exploración de algunas fuentes de British Library. En Sevilla, fue invaluable para mí la amistad del profesor Elicio Luis Virel de la Guerra, con quien estaré agradecida por siempre por permitirme compartir con su maravillosa persona y su familia.

En Bogotá, a las historiadoras Adelaida Sourdis Nájera, por su amistad y aliento; a Marta Herrera Ángel, por su orientación cuando inicié el trabajo. A Alberto Pineda Cárdenas, por su compañía en el tiempo en que entregué la primera versión. Y, en ese mismo tiempo, al pastor Cesar Fajardo, modelo del don de la maestría. Agradezco muchísimo la lectura de los historiadores Germán Mejía Pavony, Paolo Vignolo, Roch Charles Little y Lucía Duque Muñoz, a causa de esa lectura generosa esta obra obtuvo mención meritoria por parte de la Facultad de Ciencias Humanas de la Universidad Nacional de Colombia. En igual sentido, agradezco la lectura de los historiadores José Polo Acuña y José del Rey Fajardo, quienes avalaron esta publicación ante dicha Facultad. Gracias a Stefanía Gallini, Directora de la Carrera de Historia de la Universidad Nacional; al editor de la Facultad de Ciencias Humanas, Esteban Giraldo; a Jorge Enrique Beltrán, Coordinador del Centro Editorial, a Cecilia Gómez, por la elaboración del índice toponímico, a Diana Murcia, por su cuidado en el trabajo de los mapas y al corrector de estilo Carlos Mauricio Granada. Nuevamente a mi hermana Augusta Liliana Fuentes, por la organización de los textos, y a Gloria Palacios Zaque, Andrea Merchán y Claudia Fagua Goyeneche, por la digitación y trascripción.

Durante el tiempo de mis estudios fui becaria por dos años del Instituto Colombiano para el Desarrollo de las Ciencias hasta el año 2007, y durante el año 2009, gracias al Instituto Colombiano de Antropología e Historia —ICANH—, realicé visitas a los archivos del Caribe. Las fuentes documentales del trabajo provienen de los siguientes archivos: Biblioteca Nacional de Madrid Sala Goya, Museo Naval de Madrid, Biblioteca Nacional de Colombia, Archivo General de Indias de Sevilla-España, Sala de Documentos

Raros y Manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango, Archivo Histórico del Observatorio de la Marina de San Fernando (Cádiz), Archivo Histórico de Escribanías (Cádiz), Archivo Histórico de los Capuchinos de Barcelona y Valencia, Archivo General de la Nación (Bogotá, Colombia), Archivo Histórico del Magdalena y Archivo Episcopal del Magdalena (Santa Marta, Colombia), Archivo Histórico Nacional de Ecuador (Quito), Archivo Histórico de Guayas (Guayaquil), Archivo de la Biblioteca Municipal de Guayaquil, Servicio Hidrográfico del Ejército Militar de Madrid, Instituto para la Historia de la Técnica Juanelo Turriano de Madrid, Real Academia de Historia de Madrid, entre los más importantes.

Bogotá, abril 2011

Prólogo

A MEDIADOS DEL SIGLO XV, buscando sal, especias y condimentos para satisfacer las mesas de la Europa medieval, los marinos portugueses se lanzaron a la aventura del mar abriendo un abanico de exploraciones que nunca se cerraría. Después de 1488, fecha en que Bartolomé Díaz llegara al cabo de Buena Esperanza al sur del continente africano, todo viaje sería vano si no tenía como horizonte los paradisíacos climas tropicales, las fantásticas tierras orientales y la riquísima África occidental. Con la suma de estas noticias, el narrador Stephan Zweig escribió la increíble biografía de Magallanes, titulada justamente con el apellido de este pionero que en 1521 perdió su vida en la aventura hispánica fundacional de las islas Filipinas. La habilidad narrativa de Zweig cuelga de la gesta magallánica una serie de referencias que son el telón de fondo de las rutas hacia las Indias. Pronto, a los portugueses, les seguirían los comerciantes ingleses y holandeses, y se abrirían casas mercantiles en Arabia, Egipto y el oriente africano. Con la misma velocidad, aparecerían en el horizonte las islas Azores y Canarias, como primer laboratorio colonial hispánico, y, tras las huellas de Magallanes, don Miguel Legazpi dejaría instalada, en el centro del archipiélago filipino, una de las más grandes campañas españolas de poblamiento.

Estos heroísmos hubieran sido imposibles sin exploradores como Vasco da Gama, quien en 1499 retornó de la India con un famoso plan que remediaría las trabas al comercio con Oriente. Y hubieran sido impensables sin el impulso dado por las noticias de los diarios de Marco Polo, quien, dos siglos antes, hizo la ruta a Asia por tierra. Los textos producidos con ocasión de estos viajes se encadenan con los viajes mismos; constituyen, por decirlo de alguna manera, una «obra abierta» que se va completando en los mares del mundo. En 1492, las noticias de Cristóbal Colón pondrían en la cima los efectos de esta serie de relatos. Su primer paso por el mar antillano dejó abierta la primera página de una real explosión del comercio internacional. Este mar insospechado pronto se vio lleno de colonos y de exploradores —cuya presencia iba reemplazando a una población indígena en trágico descenso—, y de visitantes de otros confines que querían poner a prueba sus propias rutas.

Durante el periodo colonial americano iniciado en ese momento, pequeñas porciones de la costa fueron cobrando inusitada importancia al ser visitadas y cartografiadas por observadores de la más variada procedencia. De esta manera, lugares apacibles, como Acapulco o el Callao, se conectarían pronto con el otro lado del mundo y se convertirían en puntos de control de uno de los tráficos más ricos del mundo, el galeón de Manila, cuya responsabilidad se abrazó tempranamente al virreinato de la Nueva España.

En las costas caribeñas del territorio correspondiente al virreinato de la Nueva Granada, se establecieron bastiones principales, como Cartagena de Indias y Portobelo, a donde arribaban los barcos con los frutos del Perú, pasando por los puertos del Callao, Guayaquil o Panamá. Esta conexión apeteció pronto a Francia, Inglaterra y Holanda, cuyas intervenciones en la escena, tarde o temprano, incidirían en la decadencia del monopolio marítimo español.

Sin pretender ser una historia del Caribe colombiano colonial, el presente libro es un conjunto de «sus historias», de los sujetos que las tejieron y de los problemas que ellos revelan. Para ello se precisó seguir el rastro de una rica variedad de memorias y descripciones: derroteros, bitácoras, informes de virreyes, diarios de

piratas, expedientes criminales, cédulas reales o solicitudes de apoyo y de refuerzo militar por parte de capitanes y funcionarios. Se intenta conducir la historia de estas costas a un puerto seguro en la tradición historiográfica: Lucien Febvre, Inmanuel Wallerstein, Gerard Sandners y Fernand Braudel, entre otros autores, son nuestra referencia inicial. Braudel, en *Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, otorga al espacio marítimo mediterráneo, el lugar del sujeto histórico. No se trata solo de un mar, asegura, sino de un «complejo» de mares salpicados de islas, escenario cortado por penínsulas, paisaje en donde se pueden encontrar rupturas y permanencias. Junto a este concepto, la crítica de Braudel al abuso de la historia política nos lleva a buscar alternativas para la historia marítima, una mirada distinta a la institucional para orientarla preferiblemente a la mirada geográfica. Gerard Sandners, en quien se lee la herencia de Braudel, aporta la expresión «complejo colonial del Caribe» para connotar un conjunto de guerras y treguas europeas con efectos locales, en una superposición de políticas territoriales, comerciales y militares: el margen continental del mar antillano, argumenta, fue visto como un centro de producción de recursos, no siempre constante y más bien alterado por la presencia de diversos actores comerciales en los puntos críticos de colonización española. Estas incursiones eran suscitadas por el «descuido» español consistente en ver el Caribe como el «patio trasero» por donde entraron los filibusteros y piratas y grupos de colonos responsables de los primeros asentamientos[1]. Lo anterior se complementa con una visión geohistórica desde la cual puede comprenderse que el intento español por asegurar la región costera a través de colonias fracasó por las difíciles condiciones físicas y el aislamiento, condición que hizo más fácil que las fronteras se removieran al vaivén de los intereses militares y económicos.

1 Gerard Sandners, *Centroamérica y el Caribe Occidental, Coyunturas, crisis y conflictos 1503-1984* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Sede San Andrés, 2002).

Por su parte, Lucien Febvre, con su tesis sobre el valor de la tenacidad humana por el dominio territorial y la superación de los desafíos geográficos en la modificación del paisaje, dejó como herencia para la investigación en ciencias sociales la idea de que los puntos de apoyo conquistados por esa tenacidad, esto es, las montañas, las llanuras, mesetas y, de manera particular, las costas y las islas, también son puntos de apoyo para escribir la historia. La insularidad británica, con su aparente limitación geográfica inicial y el posterior desarrollo del poderío naval y comercial, sirvieron de argumento suficiente a Febvre. No cabe duda de que las costas pueden cobrar el lugar de privilegio que la historia le había dado al espacio continental como seno del progreso y la civilización. Anota el autor que Inglaterra, nación de campesinos, superó el desafío geográfico sin haber tenido antes de la reina Isabel una significativa actividad marítima y ese desafío le valió el protagonismo de la verdadera «revolución» del siglo XVI. Lo sucedido en este siglo justifica el concepto de «Sistema Mundo» propuesto por Inmanuel Wallerstein, para quien el espacio marino y costero encuentra su sentido en los cambios económicos que fueron generando una dependencia mundial que no puede leerse por fuera del mar Caribe. Por supuesto, esta noción no hubiera surgido sin las antiguas consideraciones del jurista Hugo Grocio, quien, buscando oportunidades para la expansión marítima holandesa, contrastó por primera vez las condiciones del «mar cerrado» con las posibilidades de un *mare liberum*[2].

Las ideas de estos autores han alimentado nuevos enfoques para la historia marítima. De allí obras como *Europa y la expansión del mundo 1415-1715* de Jonh Parry, *Europa y el mar* de Michel Moulat o *Sevilla y América* de Pierre Chaunu. Un enfoque alterno es el de Peggy K. Liss, para quien existe una limitación en la visión imperial que conduce al estudio de aspectos nuevos, como las redes del comercio, los nexos familiares y las conexiones entre empresarios e intelectuales en el dominio transatlántico. Siempre que se desee es-

2 Hugo Grotius, *Mare Liberum, sive de iure quodbatavis competit ad Indicana comercia* (1609).

tudiar el espacio marítimo y su peso en el desarrollo del capitalismo será necesario tener en cuenta las percepciones y cosmovisiones de quienes dirigían las sociedades coloniales y sus conexiones internacionales, y no solo la mirada imperial sobre las costas americanas como proveedoras o consumidoras de riquezas y manufacturas[3]. Otros autores, como Hamshere Cyril, resaltan el papel de los viajeros como agentes imperiales[4]. Desde allí, se aprecian las identidades colectivas en las colonias del Atlántico en los siglos XVI-XVIII y emergen de las sombras problemas novedosos, como los procesos de formación de identidad en relación con el declive del sistema colonial español y la emancipación de sus colonias[5].

Inspirado en los anteriores aportes y modelos, el presente libro desarrolla el siguiente derrotero. En el primer capítulo se revisa un universo documental compuesto por los relatos de algunos piratas para apreciar la tensión legal generada entre estos sujetos y los funcionarios oficiales, y, de esta manera, analizar la pugna imperial entre España y el resto de las potencias europeas. Para ello, se destaca el papel de estos agentes amparados por sus gobiernos y su novedoso rol como autores de geografía y de exitosas publicaciones.

En el segundo capítulo se hace una lectura de un conjunto de fuentes con poca frecuencia estudiadas como proveedoras de

3 Peggy K. Liss, *Los imperios transatlánticos, las redes del comercio y de las revoluciones de Independencia* (México: Fondo de Cultura Económica, 1995).

4 Nicholas Canny y Anthony Pagden (ed.), *Colonial Identity in the Atlantic World 1500-1800* (Princenton University Press, 1989). Anthony Pagden analiza en este texto las historias nacionales interdependientes y la denominación de un proceso de «colonización» americano.

5 Estas publicaciones introducen una nueva mirada sobre la identidad y los sujetos que la construyen. Bayli propone la apropiación territorial como elemento constitutivo de la identidad de la nación y no solo del Imperio. En este marco, la historia naval no se limitó a las historias de batallas marítimas, sino al estudio de los valores ingleses de «progreso», «justicia», etc., como parte de una ética universal de las naciones libres; Bayli denomina a su crítica propuesta «nueva historia imperial de la post guerra» para proponer el surgimiento de las naciones libres, como en el caso de la liberación de Norteamérica y Australia entre los siglos XVI y XIX. Cfr. C. A. Bayli, *Imperial Meridian, the British Empire and The World 1780-1830* (Longman, London and New York: Studies in Modern History, 1989).

información geográfica: tendremos ante nuestros ojos un verdadero botín de documentos, tomados de diversos archivos, que relatan casos como el de un robo de barriles de aguardiente en Santa Marta, el de un juicio contra un capitán de la factoría de esclavos de Cartagena de Indias, quien envió ilegalmente un esclavo suyo a inspeccionar la manera de usar un camino ilegal; el de un supuesto secuestro de un sacerdote a manos de un capitán y varios juicios por contrabando a finales del siglo XVIII, tiempo de crisis del monopolio comercial hispánico en el que se concentra el presente libro. Estos casos ilustran la tensión entre la lógica de apropiación territorial borbónica y la de los trashumantes, huidizos y caminantes legales e ilegales. El estudio, en particular, de las causas criminales y, en general, de la cultura jurídica colonial devela la imposibilidad del control territorial y una posible visión alterna de los sujetos que ejercen sus derechos; como se verá, esta tensión es omnipresente en el vínculo entre la costa y el continente.

En el tercer capítulo aparecen actores totalmente diferentes: los criollos, los abogados, los asesores del rey y las compañías mercantiles de diversos estados europeos. Todos ellos impulsaron la formación de fuerzas armadas y jugaron un importante papel en los pactos y tratados internacionales. El ejercicio legal del periodo colonial estuvo orientado a bloquear algunos caminos y rutas, tal como aparece en informes y proyectos derivados de las reformas borbónicas. Sin embargo, ni las medidas punitivas ni las campañas militares ordenadas en algunos puertos y caminos entre poblaciones, ni el levantamiento de algunas fortificaciones, lograron terminar con el ritmo y el «equilibrio paulatino» que iba adquiriendo el comercio al menudeo, en el cual, en ocasiones, participaban las autoridades. Desde Panamá hasta Riohacha, y con la ayuda de embarcaciones jamaiquinas, el comercio alterno abría sus rutas por el Urabá hacia Santa Fe, en cuyo camino se iban levantando puntos de apoyo, consistentes en ventas y «barrancas» en ciénagas, montes y caminos por los más diversos medios costero, fluvial, a pie, a lomo de mula, etc. Al igual que para atender a las demandas de las mesas medievales se emprendieron los viajes de la especiería, en las rutas internas de la Nueva Granada colonial se satisfacían

las demandas de las casas de los criollos y españoles, de suerte que si las autoridades capturaban una canoa por alguna ruta furtiva podían encontrar, entre otras mercaderías, paños ingleses, galletas de Holanda, harinas de Norteamérica, sedas chinas y, naturalmente, aceite de oliva, vino y aguardiente de España. La superación de los obstáculos geográficos y el ocasional recurso a la violencia en este comercio son asuntos frecuentes en la documentación consultada. Esta información hace contrapeso a los ilustrados debates económicos acerca de la liberalización comercial y permite hacer un acercamiento diferente al de la historia institucional.

El capítulo cuarto se ocupa del estado de la ciencia geográfica en España para apreciar el conocimiento naval desde el cual se describieron oficialmente los mares y costas de la Nueva Granada. Los discursos de algunos cartógrafos y marinos emergen junto a un catálogo inédito de instrumentos de navegación hallado en el Observatorio de la Marina de San Fernando en Cádiz, en donde se enumeran y analizan los instrumentos con que se desarrollaron algunas expediciones navales españolas al Caribe y que se usaron en la Real Academia de Guardias Marinas o el Colegio de San Telmo en Sevilla. Los instrumentos se consideran dentro de la función técnica del viaje y se insertan en la génesis de la geografía, pues las limitaciones y hallazgos de una cierta «geografía de escritorio» ofrecen un panorama de problemas en el camino a la precisión en el desarrollo de la náutica. Buscamos llamar la atención sobre la influencia que pudo haber tenido esa geografía de escritorio en la percepción de los espacios marinos y costeros neogranadinos.

El capítulo quinto contiene documentos que sorprenden por su naturaleza narrativa, la cual, una vez puesta al descubierto, permite proponer que existe una «inteligibilidad» narrativa particular de los relatos que se levantan con base en los recorridos por espacios costeros. Muchos de estos relatos o periplos evidencian la condición de los sujetos que los elaboran. Comentadas y contextualizadas, el lector encontrará las memorias de los más diversos autores de cartografías verbales o escritas: capitanes, funcionarios e ilustrados que viajan en cumplimiento de órdenes y que se convirtieron en recolectores de información geográfica y cultural.

El último capítulo se ocupa de los documentos escritos por militares o aventureros europeos: corsarios, mercenarios y marinos, quienes de la mano con pardos y negros, indígenas y libres «de todos los colores» se sumaron a los periplos de la campaña libertadora bolivariana. Se trata de una propuesta de lectura de las memorias de los recorridos marítimos o fluviales de los mercenarios y de un recorrido por algunas notas tomadas por enemigos de la campaña libertadora, como el militar Pablo Morillo, que ofrecen una interesante perspectiva geográfica. La lectura de dichas memorias posibilita reconstruir algunas ideas que fortalecieron el mito del Dorado como puerta de entrada de un *imaginario geográfico* acerca de la región orinoquense, la cual opera como una conexión entre el mar y el continente. El ejercicio permite resaltar la experiencia personal de los narradores con el paisaje del río Orinoco y sus conexiones, y esta experiencia connota una «conciencia geográfica» y una conciencia narrativa importantes. Como ejercicio final, cruzar algunos periplos identificados en la documentación aporta a la reconstrucción de la imagen geohistórica de un territorio. Al alternar los discursos de origen ilustrado con los discursos de procedencia no oficial, pareciera que rehiciéramos el relato de un camino como el que haría un perseguido que sigue las huellas de sus perseguidores.

Periplos y *disputationes*

Para acercarnos a las costas del periodo colonial neogranadino es muy adecuado el criterio de imaginario geográfico, el cual es propuesto por Antonio Carlos Robert Moraes para connotar el ejercicio de interpretación histórica a que debe recurrir la geografía cuando tiene que dar cuenta de la captación de fenómenos pasados. La documentación histórica permite analizar la manera en que una sociedad ha construido un territorio. Por ejemplo, uno de los primeros textos de este género es el famoso *Periplo del mar Eritreo*, obra de un griego anónimo, compuesto hacia el año 225. Este documento compila descripciones del mar Rojo y de la costa oriental de África y hace una evaluación de una cadena de puertos que se extiende hasta las costas de la actual Tanzania. Estas descripciones

permiten reconstruir en alguna medida la imagen de los puertos árabes y de las costas de la India.

En el presente libro los imaginarios geográficos se evidencian en los *periplos* que se encuentran en un sinnúmero de relatos[6]. Los autores intencionalmente rememoran un viaje, le otorgan un sentido, una organización y una secuencia de rutas que posteriormente pueden ser seguidas por lectores con propósitos diversos del original. Este tipo de documentos ha sido acogido tradicionalmente por la literatura de viajes como memorias de viajeros[7]. Para nuestro fin, el *periplo* comprende por lo menos tres elementos: la descripción de algunas costas, la huella cronológica de un recorrido que fue realizado efectivamente y el ejercicio narrativo de ese viaje, sea en un orden cronológico o no. Por lo anterior, un periplo puede aparecer en el seno de un informe oficial, un derrotero náutico, un proyecto económico, un expediente criminal o cualquier documento de la más diversa procedencia.

Tomemos como ejemplo el discurso del criollo neogranadino Ignacio de Pombo, quien redacta una providencia para impedir el comercio ilegítimo. Esta providencia deja ver el valor que tienen los recorridos breves. A pesar de todas las prevenciones, anota el documento, estos recorridos son óptimos para que se cometan fraudes. La navegación corta, en palabras de Pombo, «[...] es muy sospechosa y debe prohibirse»[8]. Pombo sabe que es imposible una prohibición total, entonces plantea una solución que paradójicamente consiste en usar, con un cuerpo de guardacostas, las rutas seguidas por los ilegales; para lograrlo se propone incluir en sus palabras: «puertos y puntos principales de la costa por donde se hacen los fraudes o introducciones clandestinas, para brindar una protección efectiva del comercio legal de la costa de la Provincia

6 Antonio Carlos Robert Moraes, *Ideologías geográficas: espacio, cultura y política en el Brasil* (Brasil: Editorial Anna Blume, 2005).

7 Carla Bochetti, «El Catálogo de las naves y los himnos homéricos», *Nova Tellvs, Anuario del Centro de Estudios Clásicos*, n.° 24 (2006).

8 José Ignacio de Pombo, *Comercio y contrabando en Cartagena de Indias, 2 de junio de 1800. Edición facsimilar tomada del original, editada por Jorge Orlando Melo* (Bogotá: Editorial Banco de la República, 1986).

de Panamá desde Cartagena de Indias». Por ello, desde ese puerto principal, recomienda hacer recorridos, desde Sabanilla hasta la Galera en la costa de Barlovento; desde las islas del Rosario hasta las bocas del Sinú y, finalmente, desde la bahía misma, con embarcaciones que fueran a relevar a los de los puertos de Santa Marta y Portobelo para rehabilitarse y componerse. Como si tácitamente reconociera el éxito de los peripios ilegales, el autor recomienda que las embarcaciones destinadas a este plan sean: «[...] pequeñas veleras, ágiles y de poca fuerza para que desarrollen velocidad y se puedan acercar en todo momento a la costa para perseguir con suceso a los contrabandistas»[9]. Ilumina nuestro análisis la noción de *cabotaje*, entendido como método de navegación y de comercio que une el interior con el exterior de un país, en la producción, circulación, combinación y redistribución de sus productos. Esta «articulación» con el resto del tráfico —la tierra y el río— no es extraña a la construcción y el desarrollo de las comunicaciones continentales. Esta es una de las más fascinantes definiciones del autor Gilbert Buti:

> Le cabotage, qui n'a ni l'éclat, ni le prestige de la navigation transocéanique, a longtemps été délaissé par l'historiographie. Vecteur d'échanges, transport-relais et segment de filières d'acheminement, cette navigation, si étroitement associée à l'histoire du monde méditerranéen depuis l'Antiquité, occupe pourtant un rôle fondamental dans les activités portuaires de la mer intérieure.[10]

El *periplo* constituye una valiosísima lente para emprender la búsqueda que nos interesa. El desafío de reconstruir la imagen pre-

9 Ibid.

10 Lo que Buti describe se corresponde con aquello que Braudel denomina, para el mar Mediterráneo, «transporte de superficie», el cabotaje logra cubrir amplios intercambios con sus trayectorias. Para Gilbert Buti, «el cabotaje, sin el prestigio de la navegación transoceánica y olvidado por la historiografía, es el mejor medio de distribución y navegación». (Traducción personal Nara Fuentes C.) Gilbert Buti, «Le Cabotage», *XXXVII settimana di studi-ricchezza del mare. ricchezza dal mare Instituto Internacional de Historia Económica* «F. DATINI», Prato-Italia, 11 al 15 de abril de 2005, se puede consultar en http://www.istitutodatini.it/biblio/eng/accessio.htm

térita de los espacios costeros, nos hace retornar a las cuestiones que tuvieron que afrontar quienes intentaron hacer la historia de los mares antiguos, cuyo principal problema consistía en encontrar una primera autoridad a la cual referirse. En el mundo griego, por ejemplo, el conocimiento que tenían los marineros no redundaba en un estatus social importante y menos en un reconocimiento científico, por lo cual esos textos tenían como único destino el uso para la supervivencia. La información de los periplos era dispersa, sin unidad narrativa y su objetivo principal era aportar una instrucción para los marinos que ignoraban el camino a seguir. Por esto no se publicaron con la idea de que alguien los leyera, ni siquiera en el sentido de una experiencia estética ni de una finalidad práctica como la de la construcción naval. Esto nos cuenta Pietro Janni, autor de *Il mare degli Antichi*, para quien, a causa de la situación anterior, el humanismo confinó durante mucho tiempo la marinería al territorio de la ingeniería naval. Janni propone que un método para emprender la búsqueda de dicha historia es el uso de cuatro clases de fuentes: los textos literarios, los monumentos, las ruinas arqueológicas y los diarios de navegación[11]. Si se complementan las consideraciones de Janni con la definición de imaginario geográfico de Antonio Carlos Moraes, tendremos una apuesta novedosa para apreciar nuestras costas coloniales: los *periplos*. Al final, el lector tendrá también la posibilidad de contrastar estos periplos con una colección de cartografía de la época tomada de diversos archivos españoles y colombianos en un apartado titulado «Glosas. El lugar de los mapas en este libro».

Aclarados estos contenidos, digamos algo más acerca del alcance de este libro el cual no pretende levantar un inventario geográfico de los puntos de la costa neogranadina ni solventar los vacíos epistemológicos a que dan lugar las cuestiones planteadas. Aun así, no sobra advertir que se precisa un nuevo concepto para referirse a un territorio conexo al mar Caribe, y en general a los mares, que sea útil al investigador. Como tendremos oportunidad de explorar, la noción de maritorio es una de las posibilidades; una

11 Pietro Janni, *Il mare degli Antichi* (Bari: Edizioni, Dédalo, 1996).

manera especial de concebir la apropiación de estos espacios y territorios particulares. Por ahora, basta traer un ejemplo, tanto de lo que se puede entender como maritorio, como de las limitaciones y alcances que nos acompañan. Se trata de la concepción hispánica del espacio marítimo que hallamos con sorpresa en un tratado diplomático en donde las islas son percibidas como un obstáculo para el comercio trasatlántico español. Se trata del artículo 5 del Tratado de Asiento de Negros, que reza:

> Por lo que mira á este artículo en orden á que las mercaderías de sobra que no se hubieren empleado en la compra de negros y que por la falta de almacenes en África se deberán trasportar a las Indias para depositarlas en los puertos de su Majestad católica debajo de dos llaves, de las cuales se guardará la una por los oficiales reales, y la otra por el comisario de la dicha compañía; quiere su Majestad católica concederlo solamente en el puerto de Buenos Aires, porque desde África hasta dicho puerto de Buenos Aires no hay ninguna isla ni paraje del dominio del rey británico en donde los bajeles del asiento de negros pueda detenerse; lo que no sucede en la navegación de África a los puertos de Caracas, Cartagena, Portobelo, Veracruz, Habana, Puerto Rico y Santo Domingo; pues en las islas de Barlovento posee su Majestad británica las islas de las Barbados, de Jamaica y otras en las cuales los expresados bajeles del asiento pueden detenerse, y dejar en ellas las mencionadas mercaderías de sobra, que no se hubieren trocado con los negros, para volverlas á tomar cuando volvieren á Europa.[12]

A pesar de la prevención con que el texto anterior califica la «aparición» de las islas como obstáculo, destaca el papel estratégico que estas cumplen. Esto ocurre en muchos documentos con referencias a diversos puntos isleños neogranadinos: la isla de las Perlas, la isla de Puna, la isla de los Pinos, el archipiélago de San Blas,

12 Capítulo 5 de las adiciones hechas en 1716 al «Tratado del *asiento de negros* entre Inglaterra y España». Madrid, 26 de marzo de 1713, en Alejandro del Cantillo, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón, desde el año de 1700 hasta el día*, v. 1 (Madrid, 1843).

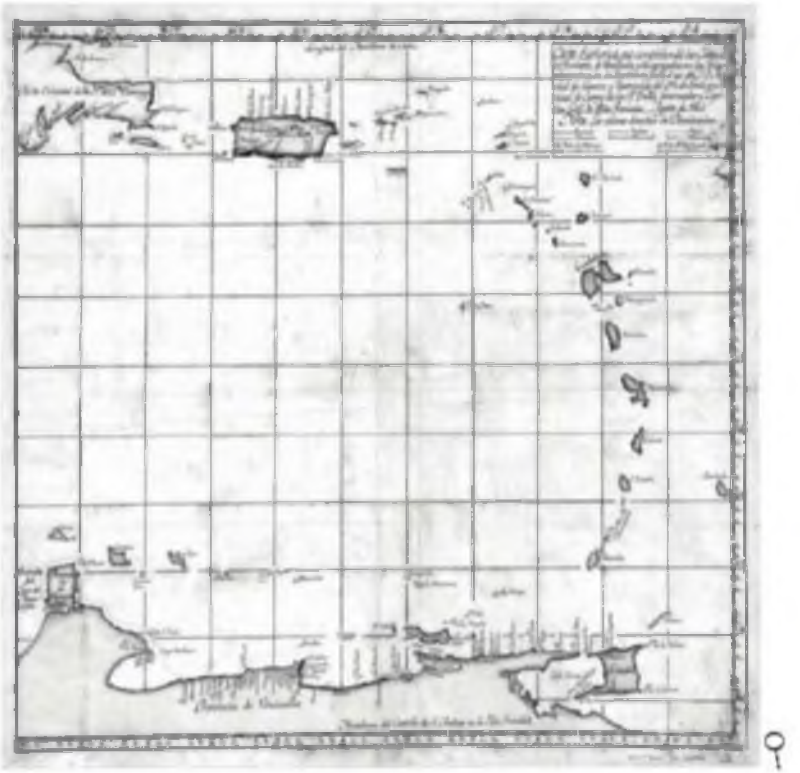


FIGURA 1. Mapa de las Antillas venezolanas (1801). «Carta esférica, que comprende las costas de la Provincia de Venezuela y sus agregadas, con las islas adyacentes, y las de Barlovento, para el uso del S. D. Manuel de Guevara y Vasconzelos, del orden de Santiago, Mariscal de Campo de los R. Extos., gobernador y capitán general de estas provincias [...]» (transcripción libre). Fuente: Servicio Hidrográfico del Ejército de Madrid, España.

la isla de Palma, las islas de San Bernando, Curazao, Margarita, entre las innumerables estrellas que se pueden destacar en el fondo azul de estos mares. Para todas ellas, aunque el presente libro no alcance a cobijar todos los asuntos que se desprenden de su naturaleza y ubicación, se pretende provocar nuevas investigaciones[13].

13 Es arriesgado reclamar una total pertenencia hispánica del archipiélago de

Es el caso especial de archipiélago de San Andrés y Providencia que remonta su historia a la ocupación de un grupo de aventureros ingleses quienes permanecieron, sin que nadie se les opusiera, en la isla de Providencia durante más de veinte años hasta el primer ataque español en 1640. Como se puede colegir, las prevenciones hacia la naturaleza de las islas expresadas en los documentos de finales del periodo colonial como el texto del tratado de Asiento citado, tenían sus motivos. Para la Corona inglesa desde finales del siglo XVI las islas fueron, en cambio, verdaderos espacios promisorios de expansión. Es así como —casi sin afán por la baja rentabilidad de la primera Compañía llamada de Providencia instalada en la isla del mismo nombre antes de 1620— toda permanencia en las islas era un buen pretexto de la política inglesa para hostigar los territorios españoles. Como huella del avance de los ingleses, quedó su asentamiento en las costas de Honduras, en donde ellos, a lo largo del siglo XVII, negociaron con los indios algunas de las tierras ancestrales. Así lo demuestra el progreso del asentamiento de Black River, instalado por los británicos en el seno del cabo Gracias a Dios a inicios del siglo XVIII; allí se levantaron plantaciones de azúcar, factorías de maderas para exportación y un dinámico centro de negocios de contrabando. Para 1760 habitaban este rico poblado unos 4.000 prósperos habitantes, entre ingleses, zambos e indios misquitos.

archipiélago de San Andrés y Providencia durante el periodo colonial, pues esta se hace manifiesta con más fuerza hasta la emanación de la Cédula real de 1803. Tampoco se desconocen los periodos en que España luchó contra la ocupación británica. Este asunto amerita un estudio en el cual se recaben fuentes documentales del siglo XVII pues las que son usadas con frecuencia pertenecen al periodo reformista del gobernador O Neill y no son de fechas anteriores a las tres últimas décadas del siglo XVIII. Para una más amplia comprensión de la importancia de San Andrés y su inserción tanto en el mar de las Antillas como de su conexión con Europa, especialmente con Inglaterra, ver: Juan Bosh, *De Cristóbal Colón a Fidel Castro, el Caribe frontera imperial* (Santo Domingo: Editora Alfa y Omega, 2005); Wenceslao Cabrera Ortiz, *San Andrés y Providencia. Historia* (Bogotá: Editorial Cosmos, 1980) y la obra de Sandners citada anteriormente.

En el archipiélago de San Andrés y Providencia tuvo un buen fruto para la colonización inglesa, la semilla sembrada en el siglo XVI cuando las islas fueron usadas como base militar. Así lo demuestra el historiador Wenceslao Cabrera para quien sencillamente el origen de los asentamientos se da en el momento en que Henri Morgan empleó las islas como cuartel general para atacar las costas de las provincias que harían parte del virreinato de la Nueva Granada, en especial los puertos de Portobelo, Santa Marta y Panamá. La política española se tardó en acciones militares importantes, como la de 1639 para expulsar los ingleses, quienes para ese momento, ya habían dejado importantes bases sociales: un gobernador y un consejo políticamente activo, varias fortificaciones para defenderse de los españoles, entre ellas Darley's y Black Rock Fort, y una colonia llamada New Westmister, en la cual residía casi un centenar de habitantes que negociaban con los indios misquitos: esta base poblacional pronto se engrosó con los esclavos, alma y nervio de las plantaciones, y uno que otro pastor puritano que llegaba a reforzar con sus enseñanzas la base moral de esta economía naciente.

No se explica claramente el desinterés inicial de la corona española por el archipiélago, solo nos atrevemos a pensar que concuerda con la percepción geográfica de las islas como obstáculos que hallamos en el citado tratado de Asiento. Para el geógrafo James Parsons el desinterés obedeció, bien a los múltiples compromisos defensivos en otros puntos de la geografía americana, bien al hecho de que las condiciones geográficas del archipiélago no eran las más apetecibles; abundancia de arrecifes, carencia de bahías óptimas para atracar y frecuentes aguaceros cuya violencia, sumada a los factores anteriores, causaban frecuentes naufragios y encallamientos en los callos de Roncador, Serrana y Serranilla[14]. Se esperan nuevos trabajos historiográficos que se adentren en el análisis de inexplo-

14 El despertar del interés español en la posesión de la isla de Providencia se manifestó en 1641 con un primer ataque que tenía como fin el desalojo de los ingleses; esto desató más de tres décadas de ocupaciones militares alternadas entre españolas e inglesas, resultado de lo cual en 1690 fue devuelta a España la isla de Santa Catalina no sin antes haber sido asaltada y reclamada de nuevo por Henri Morgan en 1670.

FIGURA 2. «Plano del castillo, pueblo y río de Chagres [...]. Delineado por Gerónimo García» (1790). Fuente: AGN, Colombia (MP4 112 AA).

radas fuentes documentales acerca de este asunto, y otros que nos conduzcan a la reconstrucción del tipo de economía y sociedad del archipiélago de San Andrés y Providencia a fines del siglo XVII e inicios del XVIII. En general, la poca información acerca de muchos archipiélagos americanos se ha subsanado con la importancia que se le ha dado, desde el punto de vista administrativo, a los espacios anexados a unidades políticas de peso, como el virreinato de la Nueva Granada creado en 1739; a este se integraron las provincias de Panamá, Portobelo, Darién y Veraguas, esta última conectada con la costa Mosquitia y las islas en mención. Los indios misquitos cobran de nuevo importancia en esta historia: hasta el arzobispo virrey Antonio Caballero y Góngora, uno de los más influyentes reformadores y a quien encontraremos frecuentemente en este libro, tuvo que negociar con ellos en su intento de colonizar dicha costa en 1788, año en que se armaron varias expediciones marítimas para este propósito[15].

15 Finalmente en 1786 se expulsaron los ingleses de la isla en medio de las reformas para optimizar la administración española de sus colonias. Solo

Disputatio geográfica, una manera de razonar del pensamiento geográfico neogranadino

Roger Chartier plantea que el pensamiento ilustrado, herencia del siglo XVIII, se consolidó con la oralidad, la lectura y la discusión, es decir, con la formación de un público en torno a un debate[16]. En relación con la reconstrucción de los imaginarios geográficos, y a pesar de la riqueza que revisten los documentos que examinaremos, no se puede decir que constituyan estrictamente una «esfera pública de debate». Se puede, en cambio, percibir una constante tensión entre la percepción legal del espacio y la práctica de su uso y ocupación. En Europa los espacios ilustrados, como los salones o sociedades literarias, eran el lugar para debatir. En España, particularmente, la academia acuñó el uso de lo que se puede llamar una «biblioteca marítima» de ciertas obras que se citaban con libertad en prácticas como la *disputatio*, técnica verbal inscrita en la escolástica que deja su huella en los textos escritos. Según José del Rey Fajardo, se trataba del centro del método para estructurar el debate en torno a las cuestiones que requerían de la interpretación de los textos y la defensa de las proposiciones.

La disciplina de «disputar» era celebrada como parte de la pedagogía en las asignaturas de filosofía y teología, y se inscribía dentro de la *lectio* o transmisión de la información a través del estudio de los textos clásicos[17]. Diversos asuntos se dilucidaban con este ejercicio: la autenticidad de los textos, la pureza de las fuentes,

hasta 1792 se ordenó un reconocimiento del archipiélago; solo hasta 1797 se inició una campaña que se acompañara de un plan administrativo a la cabeza del famoso gobernador de la isla Thomas O'Neille; y solo hasta 1803 el archipiélago de San Andrés y Providencia, la costa Mosquitia y desde el cabo Gracias a Dios hasta el río Chagres, serían segregados de la Capitanía de Guatemala y establecidos como territorios del virreinato de la Nueva Granada.

16 Roger Chartier, «Notas Introductorias», *El mundo como Representación, Estudios sobre Historia Cultural* (Barcelona: Editorial Gedisa, 1992).

17 José del Rey Fajardo, S. J., *La enseñanza de las humanidades en los colegios jesuíticos neogranadinos (1604-1767)* (Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2005).

el pensamiento, su conocimiento y el sistema doctrinal de los autores. Estas prácticas «disputativas» no estaban muy lejos de los exámenes de conocimiento que aparecen en obras de historia y geografía impresas durante la época, y que tenían el propósito de probar una verdad intelectual. En otras palabras, no solo en los asuntos relacionados con cuestiones legales, sino quizá en la geografía de América, en términos de Roberto González Echeverría, las primeras ficciones fueron escritas según los moldes de la retórica notarial[18]. En esa práctica, similar en mucho a la *disputatio*, encuentran su génesis las manifestaciones posteriores, como la novela latinoamericana y una especie de «discurso legal hispánico» de larga data casi en todos los órdenes de la sociedad.

En la *disputatio*, para examinar los argumentos a favor y en contra de una sentencia, era necesario citar, disentir, exponer, rebatir, conceder, negar, distinguir, etc.[19]. Otro elemento importante de esta práctica es la erudición a la cual le da importancia un autor clásico, Juvencio, quien recomienda exhibir el conocimiento previo que se posee acerca de un tema o lugar[20]. En cuanto al conocimiento

18 En *Mito y archivo, una teoría de la narrativa latinoamericana*, González Echeverría ubica el nacimiento de la narrativa latinoamericana en las órdenes emanadas de la Corona de nombrar historiadores oficiales y cronistas. Implícitamente, con esta orden se están nombrando los primeros geógrafos, por cuanto hay un mandato dirigido a los funcionarios de describir los dominios de la corona. Aún más, para todas las labores propias del cronista se asignaban reglas de composición y retórica en preceptivas como la *Historia general de los derechos de los castellanos en las islas*, de Antonio de Herrera y Tordesillas. Roberto González Echevarría, *Mito y archivo. Una teoría de la narrativa latinoamericana* (México: Fondo de Cultura Económica, 1998).

19 Jorge Orlando Melo, «Notas sobre algunos textos filosóficos de la Colonia», *Revista Ideas y Valores* IV, n.º 14 (1962). Melo encuentra que, en general, durante el periodo colonial es casi imposible encontrar corrientes de pensamiento que difieran de este método de razonamiento.

20 La *ratio studiorum*, en donde Rey Fajardo inserta el ejercicio de la *disputatio*, es un método didáctico consistente en tres partes: intervención del maestro, actuación inmediata del alumno y acción conjunta profesor-alumno en los ejercicios. Dicha erudición es un medio tanto para ilustrar exhaustivamente como para atraer el interés del alumno y 'dar variedad a lo tratado'. Además de la variedad, crea una 'verdad o efecto de verosimilitud'

geográfico, el saber previo que permite cotejar los datos que quedan como memoria de recorridos es fundamental para estudiosos como Manuel Lucena Giraldo y Juan Pimentel, quienes sostienen que el viajero compara el conocimiento existente sobre el espacio con los nuevos relatos que construyen. Ejemplo de ello son los científicos pues recogen información de la más diversa procedencia, como Alexander von Humboldt, quien termina siendo un «portavoz de la Ilustración borbónica», que compila la suma de saberes que recogieron funcionarios reales y sabios criollos para transmitirla al público europeo[21]. Es seguro que los expedicionarios que no cobraron el renombre del alemán, muchos de ellos citados en este libro, hacen parte del ejercicio que subyace a la cultura libresca del siglo XVIII.

Si bien en términos modernos estos relatos no parecieran obedecer a una «investigación geográfica», sus métodos y recursos retóricos son genuinos y demandan una lectura cuidadosa. De nuevo Juvencio dedica un apartado a las descripciones geográficas en su «Método para aprender y para enseñar» de 1703. Allí incluye comentarios sobre aspectos como la composición y la cronología las cuales clasifica, junto a la geografía, como auxiliares de la historia. En su método prioriza la construcción de la verosimilitud a través de las cronologías y asegura que: «Si a la historia se le quita la Cronología es como si le arrancaran uno de los ojos»; también destaca el uso de las explicaciones acerca de los lugares que brindan los libros, los mapas y los que denomina «cuadros geográficos». Para hacer «elegante el relato histórico», recomienda algunos nombres que no pueden faltar en las introducciones: Pomponio, Estrabón, Ptolomeo y Plinio, entre otros[22] y advierte que la erudición no suple el ingenio.

en las descripciones que se usan, desde los testimonios de la historia hasta la referencia a obras provenientes de otras ciencias. José del Rey Fajardo, S. I., *La enseñanza de las humanidades en los colegios jesuíticos*.

21 Manuel Lucena Giraldo y Juan Pimentel, *Diez estudios sobre literatura de viajes* (Madrid: Instituto de la lengua española, 2006).

22 El ejercicio de la erudición en el caso de uno de los autores más connotados de la Colonia, Pablo Viscardo, por ejemplo, enumera autoridades como Jerónimo Ustáriz, Bernardo Ward, Raynal, o Campomanes.

Estos elementos retóricos componen una lente para leer nuestros *periplos*, tanto los elaborados por sujetos con pretensiones literarias y honoríficas como los de autores de menor renombre. De regreso al argumento de Echeverría, destacamos la virtud de la demostración, el ejercicio erudito y la prolijidad en la geografía sobre las costas neogranadinas. Esta virtud de la prolijidad está asociada a otras recomendaciones que en su conjunto permiten afirmar la existencia de una *disputatio* geográfica. El predominio del tono filosófico y jurídico no resta objetividad a dicho lenguaje, más bien, parece ser una de sus virtudes según las normas de Juvencio, para quien: «[...] la grandeza del estilo responde a una grandeza semejante a la del argumento».

El rasgo que algunos denominan «verbalista y retórico» propio de la academia colonial comprende un ejercicio de erudición que se aplica a las descripciones y a la información geográfica. Sin hacer un juicio de valor acerca de la calidad del conocimiento de los hombres que describían las costas, contamos aquí con la oportunidad de apreciar los mecanismos retóricos de su tiempo, en una perspectiva desde la cual el lector de hoy puede disfrutar la naturaleza de esta rica documentación.

NARA FUENTES CRISPÍN

Bogotá, abril 2011

CAPÍTULO I

El imaginario de los piratas

Vagando por las Antillas durante el periodo de ausencia, los franceses de San Cristóbal pusieron pie en la parte occidental de la isla española, donde nadie se les oponía.[1]

Antecedentes del fenómeno: la escena internacional

Desde el descubrimiento del mar del Sur, el territorio de las Antillas se incorporó totalmente a las Indias y a la Corona de Castilla en 1519 y se inició una secuencia de circunnavegaciones que comprometieron este mar con el resto del mundo[2]. Durante el siglo XVII, desde La Habana, entre otros puertos como Panamá, Cartagena de Indias o Veracruz se activó de manera importante el comercio con las islas Canarias, lo cual remarcó el uso de las rutas interoceánicas[3]. Esta actividad comercial, y otras derivadas

1 Carlos Pereyra. *Historia del América española*, t. V (Madrid: Saturnino Calleja Editorial, 1920).

2 El denominado mar de las Antillas es un mar abierto perteneciente al océano Atlántico, limita al sur con Colombia, Venezuela y Panamá, al oeste con Centroamérica (con México, Belice, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Costa Rica); al norte con las llamadas Antillas Mayores, Cuba, Haití, la República Dominicana y Puerto Rico, y al oriente con las Antillas Menores. Tiene un área de 2.754.000 km² y sus principales golfos son los de Morrosquillo, el Darién, el de Venezuela y el golfo de Honduras. Se comunica con el océano Pacífico a través del canal de Panamá.

3 Al respecto, se atribuye a este comercio la raíz del desarrollo de La Habana como epicentro antillano. Cfr. Guillermo Céspedes del Castillo, *Cien planos*

de ella como la piratería, tuvieron una repercusión inmediata en la política española y europea.

Desde muy temprano el avance de la potencia holandesa y, en especial de la inglesa, no se hizo esperar en el Caribe. Los ingleses que hacían escala en las islas de este mar, abrigaban el deseo de instalarse; es así como tempranamente instauran la *Providence Company* en la isla de San Andrés en 1630. La presión ejercida por otras naciones hizo que los españoles movilizaran sus ejércitos como respuesta. Entonces, en 1635 lograron expulsar a los ingleses de la isla Tortuga pero no lograron lo mismo en la isla de San Andrés. La presencia de fuerzas europeas diferentes a España fue recurrente, como en el caso de la temprana ocupación británica en Jamaica hacia 1655.

Como resultado de presiones internacionales, como el Tratado de *Mare Liberum* con Holanda a finales del siglo XVI, se puede decir que todo el siglo XVII antillano estuvo impactado por frecuentes ataques foráneos; entre los más conocidos, el ataque al Castillo de Chagres, el ataque de Vernon a Cartagena de Indias, el ataque a Santiago de Cuba y los sucesivos asaltos a la Guaira y a Puerto Cabello. Mientras duró la Guerra de Sucesión, Inglaterra debilitó la fuerza naval militar y la flota mercante española con la presencia de la piratería y el contrabando[4]. Esta guerra había sido la consecuencia de la disputa entre la casa de Austria aliada con Gran Bretaña y la de España aliada con la francesa, denominada Guerra de Sucesión y que culminó en la firma de la Paz de Utrecht en 1713. El gran logro de los ingleses fue quedarse con Gibraltar y Menorca y obtener en 1797 el comercio o Asiento de esclavos por un espacio de 30 años lo cual, en principio, pretendía solucionar la escasez de mano de obra pero tuvo como consecuencia real el aumento del comercio marítimo de cara al contrabando y al libe-

de la Habana en los archivos españoles (Madrid: Dirección General de Arquitectura y Vivienda Antonio Vásquez de Castro, 1985).

4 Felipe V ya había intentado contener en el Caribe el intento de ocupar territorios y zonas costeras por parte de ingleses y franceses y, para reprimir el contrabando, había enviado barcos guardacostas; esto ante ataques como los de Tabasco, Yucatán y la Mosquitia.

ralismo económico. Las acciones diplomáticas intentaban contener las acciones ilegales que se volvían una costumbre; por ejemplo, si en Utrecht se acordó la exclusividad inglesa en la trata de negros y la libertad para enviar a Cartagena y Portobelo un navío inglés para vender en las ferias productos ingleses, dicho navío, de más de quinientas toneladas de peso, superaba siempre el peso permitido. ¿Cómo interpretar este abuso? De una parte, es imposible que Inglaterra no aprovechara esta oportunidad teniendo en cuenta que hacia 1700 ya había pasado de ser un mero productor de materias primas y ya no necesitaba importar lana sino más artesanos para ampliar su fortalecida industria textil[5]. De otra parte, como se verá en las fuentes tomadas de las causas criminales en que se interroga a sospechosos por contrabando, la apertura a los ingleses de dicho Asiento de esclavos en Cartagena, aun con los acuerdos internacionales firmados en el papel, se usó como oportunidad de continuar las retaliaciones entre españoles e ingleses y el resto de europeos.

La actividad diplomática generada en torno al acuerdo de Utrecht produjo otros tratados multilaterales al ritmo de los cambios del mapa político europeo, entre otros: la paz entre Francia y España con Gran Bretaña en 1712, entre Gran Bretaña y Francia en 1713 y la firma de los acuerdos comerciales entre Gran Bretaña y España de 1714 a 1716, en donde la primera empieza a romper el monopolio comercial de la segunda. En 1735 España cambió el envío periódico de convoyes a Portobelo por un sistema de registros sueltos para aumentar la seguridad, pese a lo cual en 1739 Vernon destruyó Portobelo y en 1741 atacó Cartagena de Indias en el marco de una nueva confrontación entre España e Inglaterra.

La presencia de la piratería aumentó el resentimiento español y fue un asunto central en el desarrollo diplomático y los acuerdos entre las potencias. La Guerra de los Siete Años, definitiva en el reordenamiento de las relaciones de España con sus posesiones americanas durante los cincuenta años anteriores a la invasión napoleónica de España, puso en evidencia la necesidad de una

5 Cfr. Stanley Stein y Barbara H. Stein, *La herencia colonial de América Latina* (México: Siglo XXI Editores, 1970).

modernización general y el diseño de una política que permitiera recuperar el control de las posesiones de ultramar.

Los temores de la Corona española que generaron las grandes confrontaciones navales del siglo XVIII no eran para nada infundados. La piratería se recrudeció desde el siglo XVI en ciertas rutas imposibles de despejar dos siglos después, a pesar de algunos sucesos que prometían dar respiro al gobierno español como el ascenso en 1603 al trono inglés del rey Jacobo I, quien buscó el cese de las hostilidades marítimas y la Paz de Londres de 1604 que manifestaba en su texto la intención de frenar el apoyo a los ilegales holandeses. Este tratado estipulaba que desde 1660 no sería traído ni llevado ningún producto en todas las colonias pertenecientes a España, a cambio de algunas facilidades al comercio inglés. Después de 1661, los productos serían considerados como «extranjeros», pagarían impuestos y terminarían las facilidades para los propietarios de los navíos beneficiados con ese acuerdo. Esta paz, demasiado pasajera, intentaba aminorar la fuerza con que Felipe IV había intentado recuperar su poderío marítimo en la contienda con Francia, Holanda e Inglaterra[6].

Para ese entonces, las islas del Caribe ya estaban siendo pobladas por colonos ingleses en las Bahamas, en las costas de Belice y en la Guayana colombo-venezolana. Estos asentamientos de extranjeros a España, son antecedentes de las pérdidas de posesiones españolas como las de Curazao a manos de los holandeses en 1634, la de Jamaica en 1655 a manos de ingleses y la de la isla de la Tortuga y la costa occidental de La Española, a manos de los franceses. Aun para finales del XVIII, y habiendo arrancado las reformas borbónicas, sucedieron otros eventos, a la manera de decir de Braudel «como crestas de olas en el mar antillano»: en 1797 España perdió la isla de Trinidad como anuncio de nuevos acontecimientos que distaban de la realidad que esperaba el espíritu de las reformas.

Una fuente definitiva para el estudio de la geografía neogranadina colonial, que nos permite apreciar la manera en que el

6 Cfr John Fischer, «Tercera parte: las colonias americanas (1700-1808)», en *Historia de Iberoamérica*, t. II (Madrid: Ediciones Cátedra, 1990).

problema avanzaba en el silencio para los españoles, es sin duda el *Comento anual geográfico e histórico de las guerras del presente siglo en Europa y en América*, escrito por Dionisio Alcedo y Herrera a finales del siglo XVIII. La finura de sus observaciones nos permite proponer que, mientras los tratados se tejían en las salas y escritorios de Europa, las acciones reales de estas confrontaciones se fraguaban y hacían efectivas justo al frente de nuestra franja costera, en Jamaica, nuevo eje de fuerzas del poderío marítimo mundial. Visto el «tejido por el revés» de estas negociaciones, el ingeniero español narra cómo los actores secretos como el Almirante Vernon, en una Junta General celebrada en Jamaica en 1740, ponía en consideración si se debía atacar a Cartagena o a Portobelo. Herrera describe de esta manera la decisión de dicha Junta:

> [...] invadir y tomar aquella plaza, y no dejar á los españoles escala de sus Galeones, ni puerto para intentar la recuperación de Panamá y del istmo, que siempre le era tan fácil tomar uno y otro como lo había sido antes Portobelo. De estos contrarios efectos le capitularon en el Parlamento los del opuesto parecer, y satisfizo con lo mismo; que no había podido hacer mayor daño á los enemigos que devastar todas las fortificaciones exteriores de ambas plazas, para cuya reedificación necesitarían de muchos años y de muchos millones.[7]

Podemos entonces apreciar que las retaliaciones iban desde los incumplimientos en el peso límite del navío de permiso inglés destinado a las ferias de Portobelo, hasta el ingreso ilegal constante a las costas y ríos como el Atrato. Los documentos estudiados dan cuenta de fragatas provenientes de Jamaica hasta las costas de la provincia del Darién conducidas a veces por capitanes indígenas. El creciente contrabando inglés había llevado a las inevitables

7 Dionisio Alcedo y Herrera, «Comento anual geográfico e histórico de las guerras del presente siglo en Europa y en América. Tratados de Paz en los Congresos Utrecht, el de 1748, en el Aquisgrán, el de 1748 y en el de Versalles de 1763», en Justo Zaragoza, *Piraterías, agresiones de ingleses y de otros pueblos de Europa en América española desde el siglo XVI hasta el XVIII deducidas de la obra de Dionisio Alcedo y Herrera*, publicadas (Madrid, 1883).

orillas de la guerra hispano-británica, conocida como la Guerra del Asiento y la Guerra de la Oreja de Jenkins 1739-1748, que tuvo su origen en desacuerdos en la marcación de las fronteras entre la Florida y Georgia.

Todos estos eventos internacionales generaron un gran volumen de discursos y documentos oficiales; continuaron las temibles visitas ilegales y las confrontaciones violentas en las costas y los mares caribeños y, en particular, en las islas y costas de la Nueva Granada. Hubo también ríos de tinta a raíz de las demandas, interrogatorios y representaciones en las cuales se invocaban las normas y tratados de paz o se consultaba qué hacer con los casos que eran llevados a las instancias judiciales y que fueron documentos que se produjeron constantemente durante todas las coyunturas anteriores[8].

Para muchos autores, la referencia al peso de la presencia de la piratería española se remonta a la insatisfacción de Europa por el tratado de Tordesillas y su «repartición» injusta del Nuevo Mundo americano[9]. Pero también hay una recurrencia al desmedido poder comercial otorgado a Sevilla y su monopolio marítimo, lo que generó la codicia de otros puertos europeos[10]. Como fenómeno universal, el tránsito de la piratería al mar del Caribe puede originarse desde los puertos de Andalucía y los centros de operación de los ladrones de mar en las islas Azores. En ese momento, mitad

8 Para Gerard Sandners, la característica del siglo XVIII fue la serie de conflictos entre Inglaterra y España por puntos geográficos concretos como la costa de Mosquitia. La Paz de Aquisgrán no pudo traer una solución duradera a las disputas y conflictos, ni el intento español en 1754 de sacar a los ingleses de Belice ni la previsión de la conquista de La Habana recuperada después a cambio de la Florida. En los acuerdos internacionales de 1783 Inglaterra se comprometió a evacuar la Mosquitia y San Andrés y Providencia. Pero los colonos y comerciantes ingleses de la costa Mosquitia se reubicaron hacia Jamaica, las islas Cayman y New Providence en las Bahamas. «El intento español por asegurar permanentemente la región costera a través de colonias fracasó por las difíciles condiciones físicas, la situación aislada y, principalmente, por la actitud hostil de los zambos hacia los colonos y funcionarios españoles.»

9 Carlos Pereyra, *Historia de la América española*.

10 «Entre la historia y la leyenda», en *Revista Andalucía en la Historia* 5, n.º 22 (2008).

del siglo XVI, la mayoría de los piratas eran franceses combatidos por los españoles; franceses como Raveneu de Lussan, de quien hablaremos más adelante. A mediados del siglo XVI estos grupos se desplazan al Caribe y hacen una ruta de seguimiento o de ataque, paralela a la que trazan los barcos españoles de regreso a España con las riquezas obtenidas de América. Otra manera de llegar al tesoro eran los puertos de embarque, algunos de ellos ya fortificados como el famoso caso del pirata Pointis, quien atacó a Cartagena de Indias en 1697. Con los ingleses y los franceses empieza a apreciarse que la piratería es una manera de abanderarse y de hacer empresa a nombre de un gobierno. En una escena recurrente, Morgan es descrito con su tripulación de dos centenas de hombres de diferentes nacionalidades y más de 70 mulas cargadas de oro y plata americana por los caminos de Panamá. Este no fue el único caso en que el respaldo del gobierno británico le avaló, también ocurrió en los ataques a Portobelo y a Maracaibo[11].

En un principio se puede hablar de una típica piratería cuyas acciones solo saqueaban a los barcos españoles. Después, cuando las plantaciones de azúcar adquirieron mayor importancia en Jamaica y cuando los españoles renunciaron finalmente en 1670 a su antigua reclamación del derecho exclusivo a asentarse en ella, las formas de robo se ampliaron y los antiguos bucaneros decidieron asentarse y cultivar, o se quedaron temporalmente en algunos lugares fijos para sobrevivir. Para Wallerstein, esta actitud se combinó con un nuevo mecanismo de retaliación, la destrucción de las propiedades y sembradíos del rival como objetivo esencial para Inglaterra y Francia, esto especialmente durante las tres guerras anglo-francesas del Caribe: 1666-1667, 1689-1697 y 1702-1713[12]. Desde este enfoque económico, la piratería se origina en la actividad ganadera de los bucaneros en el siglo XVI en Centroamérica y en el fracaso de su control por parte del gobierno español. Las islas nunca pudieron ser *limpiadas*; los bucaneros, al quedarse sin el negocio del ganado,

11 Rafael Abella, *Los piratas del Nuevo Mundo* (Barcelona: Editorial Planeta, 1989).

12 Immanuel Wallerstein, *El moderno sistema mundial* (Buenos Aires: Siglo Veintiuno editores, 1984).

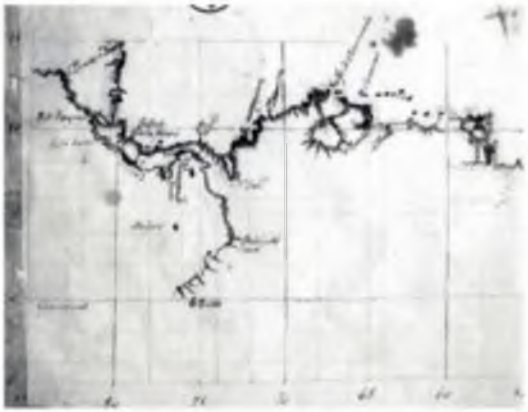


FIGURA 3. Croquis desde Panamá a Curazao (ca. 1750). Fuente: AGN, Colombia (MP4 327 AB).

iniciado desde décadas anteriores, se hicieron a la mar como piratas con el apoyo de los holandeses en Curazao, los franceses en Santo Domingo y los ingleses en Jamaica, puntos estratégicos de las costas como el golfo de Urabá, la Guajira y Jamaica como punto de referencia y, por decirlo de alguna manera, norte de este sistema de comercio ilegal. Jamaica, lugar de primera economía productiva no española, con la instauración de una temprana plantación de azúcar, albergó un sentido de pertenencia inglés con base en un sistema de abastecimiento al momento que los españoles renunciaron finalmente, en 1670, a su reclamación sobre la isla. El hecho de que España creara la Armada de Barlovento en 1641 no impidió la confrontación imperial, tampoco el permiso que, con poca convicción, accediera a otorgar la Corona española para el uso de las patentes de corso en 1674 con el fin de atenuar la ilegalidad[13].

13 La teoría de Wallerstein señala que en una época de contracción global: para minimizar la contracción en sus actividades económicas, las potencias compiten fuertemente entre ellas para tratar de hacerse con el control de las zonas periféricas. Para ello colonizan y tratan de impedir que las otras colonicen, lo que lleva a encarnizadas guerras; tratan también de configurar el mercado mundial de forma que favorezca a las zonas más controlables en detrimento de las menos controlables. Cuando comenzó la contracción

Es justamente la ilegalidad, en general, y en particular la piratería lo que ayudaría consolidar la economía *interdependiente*: Hugo Grocio ya se había preguntado alguna vez si cada potencia podía apropiarse de un mar inaprensible por los tratados, aun considerando el de Rijswijk en 1697 entre España, Inglaterra y Francia que comprendió un periodo de paz hasta 1701. Se preguntaba Grocio:

> El mar inmenso y vasto, ¿es accesible solamente a un reino, aunque no sea el mayor? ¿Podrá una nación prohibir a otras que quieran vender, cambiar y relacionarse entre sí? ¿Podrá alguien conceder lo que nunca fue suyo, o descubrir lo que era ajeno, o afirmar con derecho lo que durante largo tiempo fue una manifiesta injusticia?[14]

La respuesta oficial más conocida al asecho de los piratas es el envío de esporádicas flotas para su persecución lo cual suplían de alguna manera, la carencia de un verdadero sistema de defensa. Desde ese momento se inaugura un imaginario costero propio de casi todos los planes y proyectos oficiales hasta fines del siglo XVIII y que consistía en la idea de que si se vigilaban las rutas de navegación, fortaleciendo los cuerpos de guardacostas y armadas reales, y se dictaban normas punitivas, se aseguraba el abandono de los indeseables comerciantes ilegales y asaltantes de las costas americanas. De otro lado, tomaba fuerza el presupuesto de Grocio de que el mar es considerado «patrimonio y propiedad» de todos los hombres, para explotarlo y para comerciar a través de él, lo cual se conoce como *mare liberum*. La pregunta que surgía al respecto era la siguiente: ¿Quién puede garantizar este usufructo sin confrontaciones? Quedaba claro que, desde sus primeras manifestaciones, el objetivo de la piratería fue socavar el control territorial hispánico e identificar los puntos de su debilidad. Según Adelaida Sourdis, la

mundial, los ingleses, los franceses y los holandeses se dirigieron al Caribe con el fin de colonizar zonas desprotegidas y apropiarse del comercio. Al bajar la producción en las zonas periféricas estas buscan formas de obtener ganancias por la vía del comercio. Cfr. Wallerstein, *El moderno sistema mundial*.

14 Hugo Grocio, *De la libertad de los mares* (Madrid: Instituto de Estudios Políticos, 1956).

piratería comprende la actuación a título personal y la apropiación para el beneficio propio, a diferencia del fenómeno corsario, en el cual operaban las leyes de entregar el botín o *presa* a las autoridades para que fueran vendidas en remate público y se repartiera el producto entre el rey, el corsario y su tripulación. Se puede afirmar entonces que esta utilidad, aprobada y regulada por la ley, era la retribución que obtenía el marino por sus servicios, lo cual es asimilable a lo ocurrido con el mercenario de tierra, extranjero contratado mediante una paga, que luchaba en los ejércitos de un país en defensa de un rey o nación. Pero las cosas no eran tan claras; las fronteras entre la actividad de piratería y la corsaria eran tenues y se traslapaban según quien fuera el atacado.

La piratería ha sido analizada desde diversas aproximaciones en la historiografía reciente. Para Janice Thompson la violencia, aun en la práctica del comercio, es una estrategia comprensible desde el punto de vista del proceso de consolidación y reforzamiento de los estados, los cuales recurren a medios éticamente no aceptables[15]. Esto se aprecia desde la escala más grande a la más pequeña, como podremos observar en el interrogatorio a un inglés de apellido Humphrey, quien, en su defensa de la acusación que se le hace de espionaje a favor de Inglaterra, con tono de hipocresía desmiente el hecho de conocer que su patria y el imperio hispánico son enemigos[16].

En el contexto de las Reformas Borbónicas, el programa ilustrado de Carlos III se ocupó, entre otros aspectos, de la revitalización del comercio marítimo y el control del espacio costero. Para ello, las expediciones se proponían conocer mejor las costas. En las fuentes producidas por los expedicionarios oficiales, como Joaquín Fidalgo, encontramos información que tiene un fin militar inmediato y un fin político a mediano plazo: el fortalecimiento geopolítico. El historiador Jorge Conde ha señalado que, por las eventualidades

15 Janice E. Thomson, *Pirates and Sovereigns. State Building and Extra-territorial Violence in Early Modern Europe* (Princeton: Princenton University Press, 1994).

16 Archivo Histórico Nacional de Colombia. Sala de documentos raros y manuscritos, VDU.

políticas previas a la Independencia de la Nueva Granada de la Corona española, durante los quince años que duró su expedición, Fidalgo pudo visitar un mismo sitio más de una vez. Si tenemos en cuenta que él tuvo estas circunstancias de formación y la oportunidad de estas visitas, sorprende aún más que coincidan con las de los observadores ilegales quienes no tenían esta formación ni la libertad para explorar las principales costas[17]. Esto se ve en los «autores piratas» como William Dampier, Lionel Wafer o Alexander Exquemelin, cuyos informes aportan una suerte de detalles que reaparecerán en las notas de Fidalgo un siglo después. Podemos concluir que el conocimiento empírico y la información previa con que los ingleses ampararon las empresas filibusteras era de tal calidad que fue conservada y publicada. Como coincidencia, el derrotero del célebre ingeniero español Joaquín Fidalgo tuvo la dirección del que había seguido Wafer junto a Dampier; un recorrido que abarcó desde las islas y la costa oriental de la Nueva Granada hasta límites con la actual Venezuela[18].

Otro enfoque muestra a estos sujetos como defensores del imperio, lo cual se aplica también al contrabando, puesto que el imperio británico desde 1780 a 1830 experimentó una fase de neoabsolutismo en la búsqueda de los despotismos coloniales en cuya construcción eran vitales los lazos con los indígenas. En general, no sería posible

17 Como ha estudiado Horacio Capel, entre otros, la cientificidad del periodo reformista de Carlos III se concentró en la institucionalización del pensamiento geográfico en las academias de Ingenieros militares, en las cuales se formaban ilustrados con las herramientas necesarias para proponer estrategias de control de los territorios de ultramar.

18 «En 1654 aprobó el Parlamento Inglés el Acta de Navegación, cuyo objeto era excluir del comercio con las colonias a todas las demás naciones. España ya había probado la locura de tal restricción; pero, sin embargo, su experiencia no previno a Inglaterra, Holanda y Francia de intentar poner en vigor medidas similares. Estas leyes beneficiaban solo a la metrópoli y, por lo tanto, eran odiadas por las colonias. Por ejemplo, el Acta de Navegación prohibía las importaciones de Oriente a Nueva Inglaterra, o cualquier otra posesión inglesa en Norteamérica, salvo vía Inglaterra, aumentando su coste enormemente.» Rafael Abella, *Los piratas del Nuevo Mundo* (Barcelona: Editorial Planeta, 1989).

pensar para el siglo XVIII en un neo-despotismo, sin haber hecho un trabajo de pertenencia territorial desde el XVI[19]. Esta hipótesis es complementaria con la de Anthony Pagden según la cual la colonización británica surge en la búsqueda de la creación de un *archipiélago imaginario* con un centro seguro en Jamaica.

Ante el avance de los nexos que los colonos lograban en las costas de sus primeras colonias y otras maneras en que hicieron presencia en las pertenecientes a España y los tempranos sucesos de violencia en puntos como el istmo del Darién, la Corona española mantuvo la prohibición de acogida a la población extranjera (ingleses, franceses o de cualquier nacionalidad) y consideró una clara agresión de la misma con los indígenas. En la documentación oficial a finales del siglo XVIII el imaginario de una seguridad costera como respuesta estatal aún era visible como se aprecia en los siguientes documentos. El primero de 1779 escrito por José de Gálvez da al virrey las noticias de que los ingleses están interesados en La Calidonia, en donde se habían establecido antes los escoceses, en estos términos:

> En fin, los ingleses desde que tuvieron el asiento de negros, conocen por palmos todas las costas del istmo, de que levantaron planos exactísimos, y no es extraño que formen sus proyectos contra ellas; pero el rey tiene justa confianza de que Vuestra Excelencia hará por su parte los últimos esfuerzos para que sus tentativas sean tan inútiles y desdichadas, como lo han sido hasta el presente.[20]

Otro documento, escrito por el arzobispo virrey Antonio Caballero y Góngora titulado *Defensa y colonización del Darién* (1784-1788), relata dos principales acciones a las que se dirigían las reformas en el marco de la mentalidad borbónica, orientadas a someter los indios del Darién y colonizar su territorio; lo mismo se dis-

19 D. Bayly, *Imperial Meridian. The British Empire And The World 1780-1830* (Logman, London and New York: Studies in Modern History, 1989).

20 Archivo Histórico Nacional de Santa Fe. Colonia «Protocolo», 1605 a 1810, n.° 6, 162 folio140. Citado en la *Revista Archivo Nacional de Bogotá*, n.° 44 (1942).

ponía para la costa de los Mosquitos. Hubo una confianza en poblar la zona del Darién en términos de someter la población existente:

> Que poblada por nosotros esta Provincia, no podrán intentar los extranjeros algún establecimiento en ella, porque aún cuando lo consideren y se fortificaren siendo nuestra la tierra, se deberían precisados a mantenerse encerrados en sus fortalezas, y traer de sus colonias todo lo necesario para su subsistencia, expuestos así a perecer si por cualquier accidente les faltase, y como la idea ante ellos es que les sirviese de almacén para extender su comercio con las Provincias del Perú, pasando sus géneros a la Mar del Sur por esta angostura ocupada por nosotros, no podrán ejecutarlo pues necesitarían ir siempre comboyados de número de tropa, y nunca irían muy seguros embarazándoles los caminos que podrían hacérseles impracticables, y defendérseles con gentes prácticas del río.[21]

¿Dieron resultados las propuestas encerradas en estos proyectos e informes oficiales? Una visión historiográfica optimista como la de Rafael Abella sugiere que en el último cuarto del siglo XVIII ocurre la gran retirada de la piratería debido a la acción de los gobernadores (que abarcaba incluso las ejecuciones y la presencia de barcos caza-piratas). La desaparición de la piratería o de la filibustería a comienzos del siglo XVIII, que obedece a otras transformaciones mucho más lentas (como aquella de pirata a contrabandista), nunca garantizó la ausencia de sujetos ilegales que pusieran en cuestión el control del istmo del Darién como clave de acceso, esto a pesar del éxito económico obtenido a partir de las Reformas Borbónicas.

Es interesante escuchar las voces de los actores ilegales y de los piratas como sujetos libres que toman la opción de viajar y posteriormente narrar; esto es, como hombres que se lanzaron a la aventura y a las peripecias del Nuevo Mundo, bien sea motivados por el interés económico o no. Sus memorias los convierten en

21 Cartagena de Indias, a 31 de marzo de 1761. «Don Antonio Arévalo», citado en Antonio B. Cuervo, *Conquista del Nuevo Reino de Granada*, en *Geografía y la historia de Colombia* (Bogotá: Casa Editorial de J. J. Pérez, 1892).

autores de un discurso geográfico y en antecesores de los derroteros científicos. Por ello examinaremos estas fuentes de autoría de un francés, de un inglés y de un holandés.

Lionel Wafer, un imaginario del Darién

El istmo de Panamá o del Darién como también fue llamado, fue otro punto clave desde el inicio del siglo XVI, a raíz del denominado 'primer ciclo económico' de extracción que se extendió desde Santa María la Antigua del Darién hacia todo el litoral de la que sería la Nueva Granada. Desde la primera expedición interoceánica emprendida por Balboa se consolidó como lugar estratégico, como la zona desde la cual se inició la colonización del actual Caribe colombiano; en segunda instancia, y a pesar de que no fue el único camino entre los dos mares, se constituyó como eje de la gran ruta comercial entre estos. Las ventajas de esta zona también fueron apreciadas por sujetos que, como los famosos Hermanos de la Costa, hicieron de la piratería un fenómeno comercial de importancia y de serias repercusiones. Una de ellas, la preocupación por adelantar proyectos transoceánicos[22] que permitieran al gobierno español proteger la conexión entre el Caribe y Lima hasta la frontera austral. Uno de esos sujetos es Lionel Wafer, en cuyas memorias se describe con asombro una región que quizá, en su momento, un relator oficial no pudo ver con la misma fascinación ni claridad. Esto, a pesar de que el estilo del relato es descriptivo, es decir, se expresa en términos menos literarios e imaginativos y más bien, sorprende por su pretensión de cientificidad a pesar de estar escrito casi con un siglo de anterioridad al período de las expediciones científicas del XVIII. Su relato, revela dinámicas propias de la relación entre el mar y el continente del imperio hispánico al

22 Sandners señala que a mediados del siglo XVI la Audiencia de Guatemala planteó la iniciativa de un paso transístmico entre El Salvador y Puerto Caballos como alternativa a la ruta por el Chagres. También el río San Juan en la actual Nicaragua ofrecía una vía más expedita al Pacífico. Cfr. Gerard Sandners, *Centroamérica y el Caribe occidental. Coyunturas, crisis y conflictos 1503-1984* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2002).

final del siglo XVII. Algunos textos de finales del XVIII sorprenden al lector por los términos en que se refieren al istmo. Así que, desde la ilegalidad al inicio del XVIII y desde la lectura de fuentes de final del mismo siglo, mostraremos la paradoja de un espacio de naturaleza y paisaje particulares.

Publicado en Europa en 1720, *El viaje de Lionel de Wafer* responde a un imaginario geográfico especial. Desde las dos esquinas, el inicio y el final del XVIII, la comparación de este relato por una parte y las citas de algunos ilustrados al final del XVIII, por otra, permiten recrear el paisaje del istmo de Panamá.

En 1679 Lionel Wafer se embarcó en Londres con el fin de encontrarse con su hermano en una plantación de Jamaica. De allí pasó a Cartagena y, en raras circunstancias, se unió a un grupo de bucaneros rumbo a Panamá en el rol de médico de la tripulación, concentrada con la misión de asaltar a las ciudades de Santa María y Panamá. En el gremio pirata la definición de roles es importante: capitán, práctico, cocinero, astillero, etc. Uno de los más importantes, cirujano, «ducho en cauterizaciones al rojo vivo y al que se le atribuía la responsabilidad en tantas patas de palo y tantos garfios como han ilustrado la iconografía de los piratas»[23]. Debe ser la razón por la cual llevan a Wafer.

Al llegar al istmo, la tripulación se separó en dos grupos; el grupo de Wafer se dirigió al golfo de San Miguel en donde él se perdió. En los capítulos introductorios de sus memorias encontramos detalles de la tragedia del viajero e importantes descripciones geográficas, la impresión de su estancia con los indios y su búsqueda a pie, de una salida a la costa que le permitiera retornar a Londres. En el capítulo III, con tono de naturalista, Wafer se ocupa de la descripción ordenada de las riquezas naturales, en especial de los árboles. Desde el capítulo IV describe la fauna, en el V hace un recuento de «Todas las aves de tierra y de mar y los insectos», en el apartado VI habla de «Los peces de mar y de agua dulce». En el capítulo VII y XVIII se ocupa de la descripción de la población indígena, de sus características físicas, sus costumbres,

23 Rafael Abella, *Los piratas del Nuevo Mundo*.

las habitaciones, plantaciones y oficios. El capítulo II, titulado «Descripción del istmo», orienta nuestro interés hacia el istmo del Darién como teatro de las correrías a que nos conduce Lionel Wafer.

En 1718 el virreinato de Santafé se estableció con los siguientes límites: «Sobre el mar del Norte toda la costa que se extiende desde las fronteras de Guatemala hasta el saco de Maracaibo»[24]. Esta visión amplia y comprensiva de un pensador de finales del XVIII es la misma de un geógrafo actual acerca del Caribe. Específicamente para la Nueva Granada, el espacio costero es la conexión con el mundo. El istmo de Panamá, por el ideal y el reto que constituían el cruce transitsmico, se destacó en esa conexión. Esta penetración se facilitó por la situación que Gerard Sandners describe como una posición estratégica española concentrada alrededor del río Chagres y que colapsó en 1739: se trata de bordes costeros en los cuales las políticas de poblamiento y de control que fueron tardías o no exitosas[25]. En las fuentes como las de Wafer, la importancia estratégica dada al istmo contrasta con la conclusión a la que, no sin razones, llega Sandners al observar la política del siglo XVIII: «El istmo se mantuvo como periferia». Esta percepción es contraria al imaginario filibustero, para el cual el gran espacio Caribe no tenía límites sino puntos claves en una «especie de unidad territorial».

Delimitemos el istmo como lo hace Wafer:

> Si debiese fijar los límites de esa parte, la más estrecha del istmo, trazaría, como límite occidental, una línea que pasara de la boca del río Chagres, en el punto donde desagua en el mar del Norte, a la parte más próxima del mar del Sur, y al oeste de Panamá; de suerte que encerraría esta ciudad y a Portobelo con los ríos Chepo y Chagres.[26]

24 Pedro Fermín de Vargas, *Pensamientos políticos y memoria sobre la población del Nuevo Reino de Granada* (Bogotá: Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, 1944).

25 Portobelo, fundado en 1597, pareció una respuesta de España a la fuerza que iba tomando la estratégica situación en el istmo y la experiencia del comercio tanto legal como ilegal en la zona. Aun así la inversión en administración no fue suficiente.

26 Véase el segundo plano que ilustra el prólogo.

Nos circunscribimos al espacio del istmo como centro del circuito Caribe occidental-océano Pacífico.

> Está bien limitado al norte y al sur por ambos mares. Si se observa que es el terreno más estrecho que los separa, y que hay que hacer un rodeo prodigioso para ir por mar de una costa a la otra, habrá de admitirse que su situación es muy singular y muy halagadora.[27]

Este espacio, según el documento elaborado por Wafer desde la visión de un pasajero de nave filibustera, es el espacio de la ilegalidad en el que se ubicaron otros como él, que ayudaron a configurar el uso del istmo como paso. Muestra de ello es que Morgan entró por el castillo de Chagres en 1670, pasando por el puerto Cruces llegó a Panamá y la saqueó. Son esas constantes las que terminaron por abrir la ruta Nombre de Dios-Portobelo-río Chagres-Panamá, la cual se consolidó como la ruta transoceánica usada por diversos actores. El Chagres fue por mucho tiempo el alma de un buen tramo del paso entre los dos mares. Un siglo después de Wafer, Joaquín Fidalgo observó que:

> En el curso de este río se encuentran algunos obstáculos, ya por los troncos de árboles que desbarrancados de las orillas se hallan varados en el fondo sin descubrirse y que es preciso evitar para no zozobrar sobre ellos, y ya también por los parajes en que hay poco agua y llaman raudales que obligan a alijar la carga volviendo a cargar luego que pasan a suficiente agua, lo que retarda el viaje.[28]

Las rutas comerciales oficiales, es decir, aquellas que confluían en las ferias anuales y cuya frecuencia decayó a lo largo del siglo XVII, fueron la guía de las autoridades españolas para la protección del tesoro, más que un dominio el espacio en sí. A finales del siglo XVII, la idea de proteger militarmente el istmo se tradujo en algunas acciones como el inicio de las fortificaciones de Panamá, iniciadas por Alonso de Villacorta en 1674. A pesar de dichas ma-

27 *Los viajes de Lionel Wafer al Istmo del Darién* (Medellín: Vicente Restrepo editor, 1990).

28 «Fidalgo, Joaquín Francisco», en *Notas de la Expedición Fidalgo (1790-1805)* (Bogotá: Fondo Editorial del Bolívar Grande, 1999).

FIGURA 4. Mapa del Darién (siglo XVIII). «Delineación del Istmo de Tierra Firme». Fuente: AGN, Colombia (MP4 565A).

niobras, adelantadas a veces en puntos geográficos aislados, la soberanía absoluta siempre estuvo cuestionada y el comercio ilegal se mantuvo en ascenso al igual que la introducción de los ingleses, como muestran documentos como el de Wafer o de su contemporáneo el filibustero Alexander Exquemelin quien describe el sistema económico de los Hermanos de la Costa[29]. Las memorias de Wafer y Exquemelin, describen las posibilidades de supervivencia en las costas americanas y funcionaron como mecanismo retórico que ayudaba a garantizar la supervivencia al mostrar las condiciones de las costas para evitar cometer errores fatales. Con estos expertos en sobrevivir y en buscar caminos alternos, el paso

29 El código de honor de los «Hermanos de la Costa» con su «No hay botín, no hay paga» ejemplifica la estructura económica de dicha organización.

interoceánico conformó una sociedad integrada por los disímiles grupos sociales en medio de los sobresaltos generados por los conflictos y tensiones. De esta heterogeneidad dan cuenta los documentos como un proyecto del virrey Antonio Caballero y Góngora, que citaremos más adelante.

Regresando a las descripciones de Wafer el istmo panameño tiene características particulares que lo hacen húmedo y bochornoso.

> La estación lluviosa comienza en los meses de abril y mayo, y las lluvias son muy violentas durante los meses de junio, julio y agosto. Pero en ese mismo tiempo, si el sol llega a penetrar una nube, hace un calor sofocante porque entonces las brisas que sirven para refrescar el aire, no soplan por lo regular.[30]

La zona del istmo se explica por su condición climática. Un siglo después, ingenieros como Fidalgo, harán como Wafer algunas observaciones que recurren a la naturaleza para explicar el clima de Portobelo; según Fidalgo, como la ciudad está rodeada de cerros, el viento no la atempera, por lo tanto el calor es excesivo y los árboles «exhalan vapores que forman nubes que se convierten en aguaceros frecuentes».

Los ríos y las montañas juegan un importante papel en este periplo. Sea de viva voz o a través de los relatos de expedicionarios que lo antecedieron, todo navegante desea conocer las condiciones de la costa a la que llega y más cuando «nadie le espera» y tendrá que intentar aproximarse de una manera subrepticia para atracar, caso de los piratas. Por ello prevalece un tono pedagógico en el relato de Wafer: uno de sus párrafos más instructivos es el referente a los lugares en los que se puede navegar seguro en el «agua profunda» y, para garantizar que el recorrido sea exitoso advierte: «But at Segnetta, which is on the N. E. side, you may ride safe in deep Water, and free from any danger»[31]. Se trata de un fragmento de un narrador que Wafer citará como autoridad, el capitán

30 *Los viajes de Lionel Wafer al Istmo del Darién.*

31 William Dampier, *A Collection of voyages*, v. IV (London: Institute Paul's Church, MDCCXIX).

y, tanto aquellos que escribieron al inicio del XVIII como quienes lo hicieron al final, no dudaron en mostrarlo. Es el caso del traslado de ciudades —por ejemplo Nombre de Dios que fue reemplazado por Portobelo—, entre otras cosas, por la condición morfológica de las costas, mucho más apta para recibir los buques.

Volviendo a las montañas, su relación con las costas es permanente en las descripciones que nos ocupan.

> En el interior del país solo se ven altas montañas escarpadas, cuyo terreno sin embargo es bueno, y donde hay grandes selvas, excepto en los lugares que los indios sometidos, tributarios de Portobelo, han desmontado para hacer sus plantaciones. Estas son las primeras que se hallan en la costa, bajo el gobierno español, y no se ven enseguida hasta Portobelo, y aún más allá, sino casas aisladas, dispersas a uno y otro lado, o pequeñas aldeas. Se ven también algunos centinelas hacia el mar, que ponen para seguridad de la ciudad.[35]

Cuando el narrador da importancia a las montañas, no solo nos habla de su condición de caminante desesperado que recuerda sus pasos perdidos; es preciso anotar que cuando quiere escapar de los indios ha buscado algunos caminos en un intento frustrado, entre otras cosas, por la dificultad de superar cadenas de montañas en las cuales le resulta imposible orientarse. Llama la atención que en distintos relatos sobre caminantes en esta zona, haya un momento en que se tiene una vista del mar del Sur, desde una montaña, el caminante piensa que ha cruzado el istmo, pero, en realidad ha seguido el curso del Chagres y tiene de nuevo la vista del mismo mar del Norte. Allende su tragedia personal, la conciencia narrativa del relato está dirigida a futuras expediciones para alcanzar el Pacífico. Esto es evidente en la descripción de las condiciones de desplazamiento y distancias desde el istmo hasta Buenaventura y, desde allí, a las islas Gorgona y la del Gallo.

Para los filibusteros las islas son una promesa de abrigo, comida y supervivencia, por eso estas descripciones son vitales.

35 *Los viajes de Lionel Wafer.*

Así lo entendió el Capitán Dampier, famoso por sus ilegales correrías marítimas, quien tempranamente publicara su colección de viajes por el mundo y con quien Wafer hubiera viajado anteriormente[36]. Dampier destaca la importancia del espacio insular, no solo como amparo en las correrías sino por un aspecto que resulta determinante y es la posibilidad de acercarse al istmo.

> From Chepelio to the Island of Planta, is seven leagues. It lies a league from the Main, and the water about it is indifferently deep; but near the Main it is all along shole water, not above four Foot, though you be a league from the shore.

Y más adelante:

> From Point Garachina to Port Pinas, is seven leagues, North and South. The Port of Pinas has two small islands at the Mouth of it; but, if you please, you may sail close by them; for there is no danger; neither is there less than twelve or fourteen Fathom water. At this place is good wooding and watering. The Land is high and very woody, and goes up hollow in the middle. It is very full of Pine-Trees, and thence called Port Pinas.[37]

36 Lourdes de Ita Rubio recuerda la teoría de que los primeros comerciantes, piratas y aventureros gestaron el poblamiento temprano de algunas zonas de México. También generaron un conocimiento naval importante. Pone el caso de los mercaderes John Clinton y de Robert Thompson quien vivió en México en 1550 y escribió *The voyage of Robert Thompson*. El más importante es el editor Richard Hakluyt, quien compiló las narraciones de viajeros desde Inglaterra a Nueva España y las descripciones de las ciudades y puertos y de los recursos naturales y las condiciones geográficas. Esto corrobora nuestra idea de que el inventario ecológico no era un asunto de los informes oficiales. Entre los autores de esos relatos se destacan Hawkins, Drake, Raleigh y Gilbert. A Hakluyt se adjudica la publicación de asuntos de navegación y exploración de los mares americanos en el siglo XVI, pues, a la manera de Dampier, usó los relatos de aventureros y publicó esas narraciones. La publicación citada es *The principal navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, publicado por la Sociedad Hakluyt para la Universidad Extra Series, Glasgow 1598-1600. Cfr. Lourdes de Ita Rubio, *Viajeros isabelinos en la Nueva España* (México: Fondo de Cultura Económica, 2001).

37 *Los viajes de Lionel Wafer.*

Otros factores que adicionan importancia a las islas son la abundancia de madera para los barcos, la posibilidad de un buen puerto y de establecerse temporalmente. Las islas interesan a Dampier por su relación estratégica con el continente y por ello describe en el golfo de San Miguel muchas islas y ríos. Y afirma que en la medida en que iba describiendo iba diseñando los asaltos, lo cual vuelve a resaltar el carácter práctico de la descripción geográfica.

> This Cape is low Land, full of Creeks, and near it, is shole water. At this Cape begins the of St Michael, in which are a great many islands, Rivers and Sholes; although in some places the Water is deep and smooth, and good anchoring. It was up one of these Riveres that we went, designing, to take the Town, which we called Scuchadero.[38]

Advierte que, al sur de Puerto de Quemado, está el de Santa Clara, descrito como puerto malo pues queda abierto y expuesto a fuertes vientos. Luego, en un orden tan riguroso como el de un derrotero científico, describe «a lo largo de la costa» varios puertos buenos, paisajes agradables y agua fresca.

Cuando Wafer describe la ruta que de Jamaica conduce al Pacífico, se detiene en Cartagena, desde donde se debe seguir en el punto Escribano hasta Nombre de Dios o sus vestigios, Portobelo y Panamá. En la mitad del tránsito cobran vital importancia como eje de toda la ruta, las islas denominadas Sampallas. Esto nos muestra que uno de los elementos más encantadores de la visión del dominio que tenían los sujetos ilegales era el control de las islas y del tránsito entre ellas. A tres leguas de la punta de Sampallas está el puerto Escribano que, según Wafer, es bueno cuando ya se ha anclado, pero con una entrada rodeada de rocas que lo hace un paso muy peligroso. «Aun parece que no haya fondo para recibir los buques de tamaño regular»[39]. El uso de este lugar Escribano no es frecuente según Wafer «a menos que un corsario entre en él por casualidad»[40].

38 Ibíd.

39 *Los viajes de Lionel Wafer.*

40 Ibíd.

Estas islas son, en cierto sentido, una promesa de acceso al interior y, como no están fortificadas, un óptimo punto de partida hacia el continente. Es lo que se puede deducir del tono de la siguiente descripción, en donde se nota la paciente observación que se ha hecho del comportamiento de las mareas y de las diversas épocas del año. «Esta isla no está separada del istmo sino durante la marea alta, y aun entonces los buques no pueden pasar por entre las dos tierras». Se refiere a la isla Pinos, la cual, nos cuenta Wafer, junto con otras dos forman una especie de triángulo: «Su terreno es notable cuando se viene de la alta mar, y parece dividido en dos montañas; está cubierta de grandes árboles, que son propios para toda especie de usos, y tiene una hermosa aunque pequeña fuente de agua dulce»[41]. Esta comunicación interinsular es constante en los relatos. Ejemplo de ello es otra referencia a las islas Sampallas, también conocidas como Mulatas:

> Hay un número infinito que se siguen en línea recta, y otras están a los lados a distancias muy desiguales de la costa y entre sí, algunas a una milla, otras a dos o a dos y media. Su vista, unida a la de las montañas y de las grandes selvas que se ven sobre la costa cuando uno viene del mar, forman una perspectiva encantadora.
>
> Sea cual fuere el viento que sople, un número considerable de buques puede hallar siempre lugares propios para anclar en la parte interior de una u otra de esas pequeñas islas. Por esto han sido el lugar de reunión más común de los corsarios.[42]

Y la razón que expone es suficiente, buen abrigo para carenar y posibilidad de cavar para hallar agua dulce.

De nuevo, en el informe sobre su expedición ultramarina, Joaquín Fidalgo hará notar el valor estratégico de la posición de las islas Mulatas y las dificultades de un proyecto para protegerlas. Su informe técnico advierte que el escaso conocimiento de estas islas, sus canales, bajos fondos y arrecifes amerita iniciar un reconocimiento exacto:

---

41 Ibid.

42 Ibid.

> Con el fin principal de que los buques guardacostas pudiesen con conocimiento de dichas interioridades pasar a explorarlas, y evitar el trato ilícito que con los indios hacen los extranjeros, y al mismo tiempo embarazarlo se establezcan en algún punto de dicha costa. En cumplimiento de la orden de dicho jefe aprobada por Su Majestad, se procedió con el mayor tesón y cuidado al reconocimiento de las posiciones indicadas, sin perdonar para el logro medio alguno por penoso y arriesgado que fuese; pero no será extraño que donde hay tantos bajos y arrecifes haya alguno o algunos más de los que han sido reconocidos y situados.[43]

Esta advertencia es citada por Wafer quien hace un reconocimiento de que William Dampier ya la había descrito anteriormente en detalle y con datos muy confiables[44].

> To the South East of these islands is a great range of islands, called the Kings islands; they are most of them pretty low and pleasant islands, and very well clothed with tall straight Trees of several sorts. About them are a great many very good anchoring places; and upon most of them is good Wood, Water and Fruit. They are in all about forty in number. On the great island called the Kings island (which gives name to all the rest) the Spaniards build good Vessels, which are commonly counted pretty good Sailers.[45]

43 Joaquín Francisco Fidalgo, *Notas de la expedición*.

44 El siguiente prólogo a la primera edición de Dampier, circulante entre los ávidos lectores europeos, nos da idea de la credibilidad a que se hizo acreedor el autor. «The Voyage and Descriptions formely published by Capitan William Dampier, have met with so good Reception and universal Approbation in the World; and there has been so general an Expectation of the Success of the present Expedition, under the command of a Person so perfectly acquainted with those Parts of the World to which we were bound, and so well skilled in the Trade, Shipping, Customs and Designs of the Spaniards, against whom we were employed; that I presume there needs no Apology, for publishing the following Account». William Dampier, *A Collection of voyages*.

45 Ibid.

Un famoso intento de poblamiento de los escoceses en el Darién en 1698 en Puerto Escondido y su toma de posesión de la costa en cabo Tiburón, nos hace reflexionar sobre las dinámicas de la población en la zona. El descuido de España sobre ciertas posiciones puede verse reflejado en los censos de población[46]. Como señala Marta Herrera en *Ordenar para controlar*, estudiando las sabanas del Caribe colombiano, los censos de población no incluyeron arrochelados, palenqueros, ni otro tipo de grupos que se establecieron temporalmente. El caso de las largas visitas de filibusteros que se establecieron en las islas y costas, que generaron un comercio dinámico y una amplia gama de intercambios culturales y económicos en las costas de la Nueva Granada y en general de todo el Caribe, se puede inscribir allí. Un ejemplo de la movilidad de estos pobladores no censados nos lo puede dar la siguiente observación:

> España abandonó definitivamente la Tortuga, y Francia empezó un desde allí el desenvolvimiento de una empresa Haitiana. A los bucaneros habían unido los colonos, que sucesivamente fueron estableciéndose a lo largo de la isla para entregarse a la plantación de tabaco. De vez en cuando llegaban españoles y los desalojaban; pero el número de colonos crecía, a con lo que el peligro de la desocupación se atenuaba. El colono o habitante, como le llamaban los franceses, constituía ya a una clase de grandes propietarios. Sus riquezas les venían de la explotación pues la tierra estaba a disposición del primer ocupante.[47]

De hecho, esa situación debía reforzar la actitud con que ciertos sujetos se instalaban en donde querían. Desde la segunda

46 Para Peggy K. Liss esta breve colonia escocesa es fruto indirecto del efecto de la diplomacia europea por cuanto: «La unión, efectuada en 1707, de Inglaterra y Escocia en la Gran Bretaña, junto con los logros y la expansión marítimos y mercantiles, a comienzos del siglo XVIII ya habían asociado la Gran Bretaña, en la mentalidad popular, con la grandeza imperial». Peggy Liss, *Los tiempos imperios trasatlántico-Las redes del comercio y de las revoluciones de Independencia* (México: Fondo de Cultura Económica, 1995).

47 Carlos Pereyra, *Historia de la América española*.

mitad del siglo XVI, personajes como los piratas Hawkins y Drake bordearon las costas del Caribe e incluso del mar del Sur, y poblaron temporalmente algunas islas y costas; esta presencia no se debilitó con el tiempo. Algunos de estos visitantes se hicieron famosos, como Pierre Le Grand por haberse hecho tan rico con un único golpe hecho en el cabo Tiburón que no necesitó de ninguna incursión más en su vida. Esto que nos deja ver la dimensión de las ganancias que buscaban quienes se embarcaban en esta arriesgada aventura de atravesar el océano; muestra también la utilidad que tenía para muchos establecerse temporalmente en busca del fortalecimiento y el plan de una estrategia exitosa. Una muestra de estos establecimientos como forma de apropiarse los territorios es descrita por el pirata de Alexander Exquemelin, a la vez que expone la cotidianidad de los ilegales y la calma con que iban organizando su supervivencia:

> Amasaban pan y lo cocían en hornos portátiles, que para ello tenían, no teniendo por entonces morir de hambre en aquellos desiertos. Estuvieron cinco o seis meses de este modo entretenidos, pasados los cuales, y acabando ya su arco, determinaron ir a costa de Nicaragua a escudriñar si había medio de coger algunas canoas para venir a buscar a los que quedaban en tierra, que no cabían en las embarcaciones que tenían.[48]

Por la dificultad de ver reflejados en los documentos oficiales asuntos como la falta de control sobre pobladores ilegales, no se cuenta con pistas sobre la manera en que en el istmo del Darién pudieron haberse establecido temporalmente filibusteros como los de la tripulación de Wafer. En cambio, por un asunto más bien relacionado con cierto status atribuido a las fuentes oficiales, tenemos las noticias del famoso caso de los escoceses de la Nueva Caledonia mencionado anteriormente. Y las tenemos, sin duda, porque se trata de una acción militar —exitosa, además— de no

48 Alexander Exquemelin, *Piratas de América* (Barcelona: Barral Editores, 1971). Título original: Alexandre Exquemelin, *De Americaensche Zee-Roovers, De Americaensche Zee-Roovers*, Ámsterdam, 1678.

despreciables dimensiones, que la Corona española tuvo que emprender para desbaratar una aldea extranjera que había sido organizada en sus narices.

Durante todo el periodo colonial la ruta por Portobelo-Panamá no fue la única ruta ilegalmente usada pues hubo otras como el paso de San Juan en Nicaragua para cruzar del mar del Norte al del Sur. Estos atractivos pasos se hallan descritos tanto en los documentos de fines del XVIII como —quizás con igual detalle o precisión— en los diarios de sujetos que, como Dampier o Wafer, iniciaron sus periplos finalizando el siglo XVII. Dichas memorias iluminan, tangencialmente, los motivos que asistieron a los pobladores temporales ilegales a que hacemos referencia, principalmente

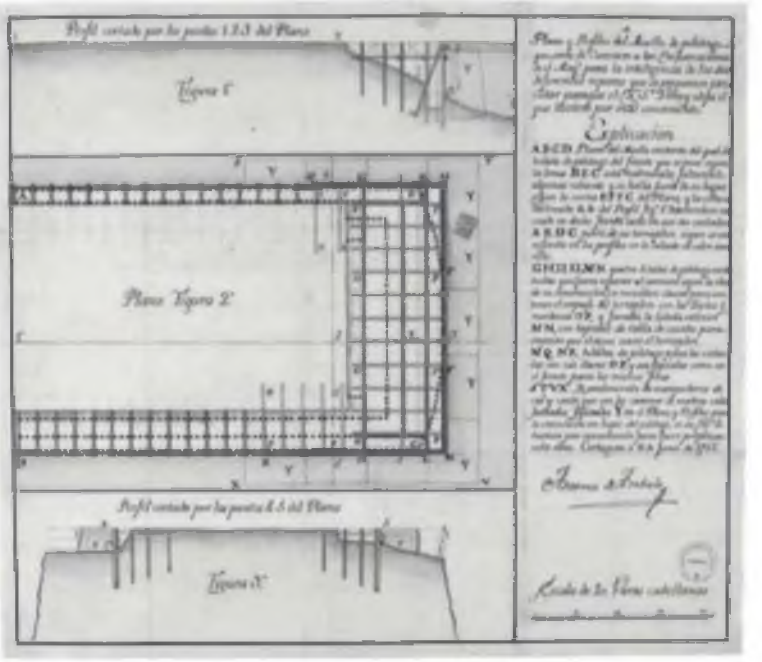


FIGURA 5. Plano de Antonio de Arévalo que muestra en 1766 la situación de deterioro del muelle de pilotaje de Cartagena de Indias causado posiblemente por los ataques ingleses recibidos. Fuente: AGN, Colombia (MP4 073A).

basados en el imaginario de la búsqueda de un «nuevo comienzo», de un paraíso para iniciar una nueva vida, de un lugar en donde arrancar de cero. Wafer, por ejemplo, en su paso por Virginia, hizo un proyecto para establecerse allí antes de su regreso a Inglaterra en 1690.

La resistencia de los indios del Darién al gobierno español y el permanente riesgo para dicho gobierno de las alianzas de estos indios con los ingleses, fue una constante hasta los albores de la Independencia de la Nueva Granada. También fue constante en los informes producidos durante este periodo, la necesidad de pacificar principalmente la península de la Guajira y el golfo del Darién (del primero de estos aspectos es conocido el Pacto de Paz que se firmó en 1777 entre el gobierno español y los misquitos). Los atentados indígenas en la costa del Darién motivaron ocupaciones militares ordenadas por mandatos como los del arzobispo virrey Antonio Caballero y Góngora. Antonio de Arévalo se encargó de dicha expedición en 1786; una de las obras más destacadas que Arévalo impulsó fue la construcción de fortalezas para proteger las poblaciones del golfo de San Blas.

Piratas como autores de geografía

> Entre el Darién y Yucatán haciendo alguna presa pero, sobre todo, costeando, reconociendo playas, bahías y estuarios donde abrigarse y anclar a la espera de futuros golpes.[49]

En las relaciones sobre las correrías de Francis Drake se hace énfasis en la manera en que para adelantar su reconocimiento y su obra, el pirata buscó aliados en los negros huidizos cimarrones de Panamá. El recurso a los ayudantes andariegos de la zona y el uso de sus fuentes para la información geográfica son una constante. Esto lo vemos al remontarnos a otro famoso pirata respaldado por la reina Isabel de Inglaterra y que ha sido el centro del imaginario

49 Rafael Abella, *Los piratas del Nuevo Mundo*.

literario de la piratería, Walter Raleigh. Una de las ediciones más interesantes de su diario de viaje lo muestra como:

> Soldat, savant, courtisan, marin, explorateur, chimiste, historien, protecteur des poetes et poete á son tour, favori de la reine, agitateur républicain, amiral, general et homme politique, Walter Raleigh fut tout cela á la fois et á tour de role. Lui-même ne confesse que deux insuffisances: il est piétre inarcheur et il ignore Phébreu. Ses aveux sont peut-être trop modestes. Il n'en reste pasjnnoins que Ton dirait un homme-orchestre.[50]

Su estilo de vida y su éxito en la corte, como se anota en esta particular biografía, le hizo merecedor de muchos enemigos; el espíritu empresarial de sus proyectos lo llevó a ser consentido de la reina y posteriormente juzgado por el nuevo rey Jacobo I. Eso nos permite reflexionar acerca del papel de estos hombres para apreciarlos como autores. La calidad de explorador y buscador de oro de Raleigh muestra su viaje a la Guayana como un viaje de negocios en el cual no contó con la suerte suficiente, como tampoco la tuvo Pedro de Ursúa en 1559. Estos dos actores se hermanan en el hecho de inaugurar el mito del Dorado junto con Gonzalo Jiménez de Quesada. Desde una perspectiva casi literaria, se puede decir que esta conexión es similar a la creada por Peggy K. Liss en su libro *Imperios transatlánticos* cuando nos señala que personajes así se conectaron con imaginarios de héroes que, como *Eusebio* de Pedro Montegón, a imitación del *Emilio* de Rousseau, naufragan y son rescatados para luego aportar una versión en la que se elogia el arduo caminar del viajero y la búsqueda de las costas lejanas como promesa de refugio «para la libertad de conciencia y sede del cultivo de las virtudes naturales»[51]. Raleigh siguió en 1587-1588 el camino del Dorado; durante el viaje en principio frustrante, conoce a Berrío, gobernador de la Guayana a quien atacó quemando las ciudades (a saber, San Juan de Oruña y San Tomé,

50 Prologue a Walter Raleigh, *The Discovery of the Large, Rich, and Beautiful Empire of Guiana, whit a Relation of the Great and Golden City of Manoa* (París: Unesco, 1993).

51 Peggy K. Liss, *Los imperios trasatlánticos*.

después conocida como Angostura) que este había construido en desempeño de sus funciones. En sus indagaciones por las historias orales de los indios, Raleigh buscó las referencias de realidad de ciertos míticos hombres sin cabeza y boca en el pecho. En su segundo viaje realizado en 1617, Raleigh enfermó sin haber logrado mayores descubrimientos; enfrentó una sublevación de sus marineros y tuvo que retornar a Europa en donde al parecer escribió sus informes, con los datos robados a Berrío. Es curioso que el texto parece haber sido escrito como un proyecto que contiene información sobre los accidentes geográficos y detalles de los caminos, y aun haciendo alusiones a pie de página a «[...] un gran mapa que no he terminado todavía, al mismo tiempo buscando el secreto sobre este punto, para evitar que caigan en manos de otras naciones que podrían beneficiarse»[52].

Estas líneas, más que las memorias de un proyecto frustrado, constituyen los borradores de uno de los grandes *best-seller* del siglo XVI, que fue traducido a varias lenguas incluso hasta el siglo XVIII. Instaura también la narrativa de piraterías en donde el peligro y el riesgo se suman a la necesidad de hacer descripciones de las costas. Raleigh escribe con elegancia por haber sido cultivado en las artes. En su lucha contra los españoles o contra los irlandeses «muestra tanto arrojo como fiereza en una guerra en la que se acuchilla y ensarta sin piedad»[53]. Puede ser cierto que, como empresario, la búsqueda del oro o simplemente la idea de comerciar con patatas y tabaco justifiquen los viajes de Raleigh a América, en lo que puede haber más propósitos coloniales que ansias de robo. Pero lo que alimentó a su relato fue la lectura de narraciones anteriores sobre el Dorado, «En un territorio que empieza a convertirse en mito. Un mito que acabará siendo su perdición».

Para Rafael Abella, se trata del hombre que bombardeó a Cádiz en el momento en que esta había reemplazado el poderío de Sevilla, sin ser un contrabandista vulgar como Hawkins ni un

52 Prologue a Raleigh, Walter, *The Discovery of the Large*.

53 Rafael Abella, *Los piratas del Nuevo Mundo*.

perro de presa como Drake, sino un lector que alternaba personalmente con Shakespeare[54].

Otra curiosa profesión asociada a la piratería es la medicina que es la de Alexander Exquemelin, llamado «médico de los piratas», de nacionalidad aparentemente francesa y quien vivió entre 1645 y 1707. Aunque se ha pensado que el editor Den Hoorn es el real autor de sus relatos, el viaje de Exquemelin a las Indias se publica hacia 1660. Como Wafer, Exquemelin fue tomado en la isla Tortuga como esclavo, tiempo durante el cual aprendió la medicina antes de ingresar al gremio *Hermanos de la Costa*. Participó en el ataque a Cartagena de Indias en 1697, y en esta, como en las acciones que narra de otros piratas, parece haber estado presente[55]. Para Alejo Carpentier, Exquemelin es un autor que se basó en previas y amplias informaciones y observaciones, pues es casi imposible atribuir a la memoria datos de contabilidad militar como «las cuentas de cañones y calibres de cada navío o de cada fortaleza, o las cuentas de los bienes repartidos, según los pactos de las capitulaciones de matelotage, que también reproduce escrupulosamente». Lo mismo apunta Carpentier sobre las observaciones de carácter geográfico y su curiosidad de naturalista entre otras cualidades narrativas[56]. No es desatinado proponer a Exquemelin como un autor, en todo el sentido de la palabra, pues este diario *De Americaensche Zee-Roovers* es la obra que por primera vez narra el código de honor de los piratas, la obra clásica que describe el código de los *Hermanos de la Costa* que instauraba una economía cooperativa, independiente y autogestionaria; una economía que se sostuvo justamente por el uso de los periplos en las rutas entre las más estratégicas islas, como el caso de Curazao, y del contacto activo con los indios. Para Exquemelin estos indios: «Aunque sujetos a la Corona de España y hablan español, comercian con los piratas que llegan a ella a comprar carneros, corderos y cabras, que ellos venden a cambio de lienzo, hilo y cosas de este género». Este

54 Ibíd.

55 Alexandre Exquemelin, *Piratas de América*.

56 Ibíd.

contacto comercial se desarrolló a veces en amistad y complicidad, y otras con enfrentamientos crueles y masacres[57]. Muchos de esos elementos de la organización económica pirática como la estipulación de los premios para los heridos o mutilados en combate, del cual merece destacar brevemente:

> [...] de algún miembro, ordenando, por la pérdida de un brazo derecho 600 pesos o seis esclavos, por brazo izquierdo 500 pesos o cinco esclavos, por pierna derecha 500 pesos o cinco esclavos, por la izquierda 400 pesos o cuatro esclavos, por un ojo sien pesos o un esclavo, y por un dedo tanto como por uno o; todo lo cual se debe sacar del capital o montón y de lo que se ganare.[58]

Esta fuente es interesante también para reconstruir este sistema económico y los planes de ataque, como el de Cartagena de Indias de 1697 que el escritor Germán Espinosa describe magistralmente en su novela histórica *La tejedora de coronas*.[59] La organización de dicho ataque consistió, según el diario de Exquemelin, en que el famoso asaltante De Pointis, quien lideraba las fuerzas regulares reclutadas en Francia, se alió con su socio el pirata Duchase y con sus hombres desde Martinica, con 26 navíos y 5.000 guerreros entre soldados, marinos y asaltantes[60].

Otro de los elementos que pertenecen a la evaluación económica es el uso de las memorias de estos piratas como inventario ecológico. Desde su salida en 1666, Exquemelin narra las riquezas naturales del Nuevo Mundo lo cual hace parte de sus observaciones geográficas. Recreando el paisaje, el autor inserta un relato del poblamiento de los franceses y la expulsión de los españoles de la isla Tortuga, en sus palabras, celebra la abundancia de árboles perfumados, sanos y vistosos, como el sándalo amarillo que llaman los de la tierra Bois de Chantelle y el Palosanto, y que sirven para muchos usos; lo mismo en los apartados que intitula

57 Ibid.

58 Alexandre Exquemelin, *Piratas de América*.

59 Gustavo Forero, *El mito del mestizaje en la novela histórica de Germán Espinosa* (Bogotá: Editorial Universidad Externado de Colombia, 2006).

60 Rafael Abella, *Los piratas del Nuevo Mundo*.

con aspiración exhaustiva «De todo el género de animales cuadrúpedos y aves, que se hallan en esta isla [...]»; o aquellos sobre la manera como vinieron a aquellas tierras tantos perros salvajes, los primeros habitantes de la isla. Destaca en el desarrollo de esos apartados algunas especies exóticas para los ojos europeos, como el caso de un raro pez «[...] que no se parece al de nuestras tierras sino que tiene grandísima semejanza con la espuma de la mar en la forma y el color; la llaman los naturalistas bitumen».

Hay que considerar la posibilidad de la ayuda de un editor en la escritura de Exquemelin, pero no será el único documento de memorias de piratas que haya dado lugar a la descripción de la belleza de la naturaleza como respuesta al impulso generado por el ejercicio de este inventario; en este caso se trata de la descripción de los enjambres de abejas

> [...] que labran su miel en los árboles, por lo que sucede que, estando los panales agarrados a los troncos, con los torbellinos se desgarran y por la furia del viento son llevados (como dijimos) al mar. Algunos físicos quieren decir que en esta cera y miel se hace una separación por medio del agua salada y que de ellas proviene el buen ámbar.[61]

A medida que el relato avanza toman fuerza los acontecimientos y los ataques militares de los «ladrones del mar», y se van perdiendo las descripciones, inventarios e incluso el vuelo literario de los primeros capítulos.

Lo anterior abre paso a otra característica del periplo y es el elemento histórico pues, a manera de erudición, los hechos «heroicos» de los asaltos son elogiados por los piratas mismos. Exquemelin homenajea a varios personajes en una suerte de elegía, entre ellos, a Barbanegra, de quien relata sus inicios en el tráfico ilegal y de quien dice que nace en Bristol y que fue llevado a Jamaica, y también menciona a Olonais, el francés que llegó como esclavo a La Española y que vivió allí entre unos cazadores antes de hacerse pirata, de quien describe su trágica muerte. Exquemelin ofrece una

61 Ibid.

extensa biografía de Heri Morgan, en la cual relata que este *sanguinario* era hijo de una familia rica de la provincia de Gales, con un padre de buenas calidades, al cual el hijo no imitó sino, al contrario, se embarcó muy joven a Barbados en busca de aventuras. Una breve revisión historiográfica colombiana, que lamentablemente adolece de citación de fuentes de archivos originales, escrita por Arturo Bermúdez, complementa esta galería de personalidades, centrándose en aquellos que visitaron Santa Marta[62]. Bermúdez destaca la estratégica ubicación de dicha ciudad como punto apetecido en los periplos de los piratas junto con la Sierra Nevada, la cual fue usada como señal de orientación geográfica para los marineros. A este lugar se podía llegar desde Tortuga, Santo Domingo y Jamaica, territorios que este autor denomina «madrigueras de piratas». Los autores nacidos en estas «madrigueras» reconocen en sus relatos que Santa Marta no estaba armada y que era punto de acceso a la riqueza de los pueblos. En la obra *Perla de América*, Antonio Julián a finales del siglo XVIII, señala que una de las riquezas adicionales de este puerto y ciudad consistía en el contacto con rutas expeditas hacia Maracaibo, La Guaira, Cartagena, Panamá, Portobelo y el golfo del Darién[63].

Arturo Bermúdez narra la entrevista «formal» de Drake a su llegada a costas de Riohacha, en la cual advirtió al gobernador que iba a incendiar la ciudad, lo que efectivamente hizo. Asimismo describe unos piratas holandeses que venían en dos naves de guerra y que lograron entrar a Riohacha, persiguiendo las canoas que regresaban de pescar perlas, y que fueron repelidos a fuego desde el fuerte de San Jorge. Entre esos holandeses se destaca uno de nombre Juan Pater, quien se fugó siendo niño de su casa y llegó desde muy temprano a Santa Marta, en donde se hizo pirata y

62 Arturo Bermúdez, *Piratas en Santa Marta* (Santa Marta, 1991).

63 Para Bermúdez, solamente entre 1655 y 1671 los corsarios habían saqueado 18 ciudades, cuatro poblaciones y más de 35 aldeas: una vez Cumaná, dos Cumanagoto, dos Maracaibo, dos Gibraltar, cinco río de la Hacha, tres Santa Marta, ocho Tolú, una Portobelo, dos Chagres, una Panamá, dos Santa Catalina, tres Campeche, una Santiago de Cuba, etc. Cfr. Arturo Bermúdez, *Piratas en Santa Marta*.

FIGURA 6. Mapa de origen holandés del istmo de Panamá (1769). «Kaart van de Landengte van Panama». Fuente: Sala de documentos raros y manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá, Colombia (BRBLAA 525531).

terminó preso en las Galeras en Cartagena. Luego de recuperar su libertad se alió con un portugués, con el cual recorrió toda la costa neogranadina.

El segundo elemento relacionado con la erudición y la narrativa histórica corresponde a las hazañas ligadas por completo a los periplos. Que los piratas como autores se citen los unos a los otros, que nombren sus hazañas entre sí, no es la única manera en que en estos textos se alternan las descripciones geográficas con eventos históricos y con la evocación de hazañas militares y adversidades, como los naufragios y muertes por enfermedades, especialmente la disentería que cobraba en ocasiones, como la del primer viaje de Raleigh, muchas víctimas en las tripulaciones. Si una idea peregrina de causar aún más temor sustentaba el impulso

del narrador de *De Americaensche Zee-Roovers*, o si estos cruentos hechos narrados con el más crudo realismo son comprobables, no lo podemos saber sino desde la misma fuente documental.

Exquemelin brinda amplia información de estos hechos y de los ataques de Morgan, quien buscando españoles, al no encontrarlos, prendía fuego a las casas o los apresamientos de los indios, quienes a veces por ser más ágiles huían y en ocasiones mataban a los piratas y las torturas causadas a sus rehenes antes de matarlos y que iban desde el uso de quemaduras de piel, golpes con palos y otros instrumentos y con cuerdas de fuego, explosiones de cabezas y ojos y asesinatos a quienes se negaban a aportar la información geográfica clave. Esto, por no mencionar a los españoles que fueron asados y ahorcados en las confrontaciones y, por último, los castigos a los miembros de las propias tropas piratas que se negaban a cumplir las órdenes. Castigos como el siguiente, propiciado por el mencionado Olonais:

> Tomó su alfanje y cortó en muchas piezas a uno en presencia de todos los otros, diciendo: «Si no queréis confesar y mostrar donde están cubiertos y escondidos todos los bienes, haré lo mismo con el resto». De suerte que, entre tan funestas amenazas, hubo uno de entre los míseros prisioneros que le prometió conducirle y mostrarle el lugar o escondrijos donde estaban todos los demás de su gente; pero los que se habían huido viendo que había quien los hubiese descubierto, mudaron de lugar, y escondieron todo el bien que pudieron bajo tierra.[64]

Es importante resaltar que todas las acciones de estos hombres son posibles porque conocen tanto las limitaciones como las posibilidades de tenerse que mover por los bordes costeros; esto significa que ellos conocen la manera de diseñar un periplo y también la manera de rememorarlos en esta especie de derroteros. En el caso de este diario de Exquemelin, las rutas más importantes que se describen son el producto de las principales acciones costeras de las que se guarda memoria histórica, como la toma y la ruina

64 Alexandre Exquemelin. *Piratas de América*.

de la ciudad de Panamá, con la descripción de cómo se causó este incendio en las costas de la mar meridional de América, así como la destrucción de otras plazas, todas ellas arruinadas por Morgan, como el castillo de San Lorenzo en Chagre[65]. Además de estas rutas, muestra el diario los periplos de las escuadras de piratas de veloces naves con las que se compra y vende géneros necesarios: armas y pertrechos. Se describe también los recorridos posibles para llegar a Jamaica con los producidos de los robos.

No podemos dejar de mencionar al mítico Raveneau de Lussan, autor de uno de los relatos del *Journal du Voyage fait a la mer de Sud avec les filisbusteres de l'Amerique*, quien dedica su relato explícitamente al Marqués de Seignelay[66], secretario de Estado francés, con palabras en las que agradece la acogida al retorno a Europa después de sus incursiones ilegales en los mares americanos. Según la biografía de Sebastián Donoso, desde niño Raveneau de Lussan sintió ganas de conocer el mundo, razón por la cual se inició en la náutica, la geografía y en el conocimiento de los libros de viajes. Este primer impulso lo llevó a pequeñas incursiones a los alrededores de París antes de sus quince años y al conocimiento del arte de la guerra. Viajó posteriormente a Santo Domingo pese a la negativa de sus padres. En noviembre de 1684, se embarcó para el famoso viaje por el mar del Sur, del cual da cuenta su diario hasta 1688. En el contexto histórico de sus andanzas, Francia se había comprometido a no atacar a España, pero en la práctica respaldaba las actividades de los denominados «aventureros», algunos con patentes de corso.

Una de las primeras referencias que se hace de Raveneau de Lussan es que se trata de un *cronista* que narró la forma en que el navío Baechelor's intimidó en 1687 un barco mercante frente

65 Ibid.

66 Raveneau de Lussan, *Journal du voyage fait a la Mer de Sud, avec les flibustiers de l'Amerique en 1684 & années suivantes*. Raveneu, Paris, Crez Jean Baptiste Coignard, Imprimeur ordinarie du Roy, Ruë S. Jacques, à la Bible d'or, MDCLXXXIX. Avec Privilege de Sa Majesté. Ejemplar conservado en la Sala de Documentos Raros y Manuscritos de la Biblioteca Luis Angel Arango, Bogotá.

al Perú. Pero son más importantes sus acciones de 1684 cuando, cuatro años después del célebre ataque a Portobelo, se prepara para atacar Guayaquil. Su biógrafo resalta la idea de que los piratas generaron una mitología dentro de la cual el centro de este imaginario es el rompimiento de las reglas sociales[67]. Pero lo que nos llama la atención es la autoconciencia narrativa de de Lussan:

> Mais je ne pouvois presque pas douter que la forme ne nuisit à la matiere, [...] que le tour simple que je luy ay donné ne le rendit moins estimable. Je ne voyois pas même de remede à cela, à moins que de chercher un secours etranger, [...] d'associer qeulqu'un à mon Ouvrage. Mais d'autre cô é la chose n'étoit gueres de mon humeur, [...] j'apprehendois de perdre la creance, en quittant la naiveté. Mon ambition n'est point de passer pour Auteur, comme la profession que j'ay faite jusqu'icy en est bien éloignée.[68]

En esta cita, al tiempo que de Lussan advierte no querer ser tomado como un autor en el sentido ilustrado de la palabra, hace un elogio de la cualidad narrativa de su empresa. Dentro de los méritos geográficos que destaca está sin duda el de lograr *penetrar* las costas e islas difíciles, hazaña equiparable, según resalta, al valor de empresas marítimas muy complicadas. Y se aprecia una clara conciencia narrativa y social en el texto:

> Ily a pourtant, MONSEIGNEUR, beaucoup de choses, dont je ne parle point, quoy que je les sçache, [...] qu'elles soient presentes à ma memoire. Mais je les ay suprimes à dessein, pour n'en pas donner connaissance aux étrangers, qui ne doivent pas profiter de ma curiosité: Je croy même qu'on ne trouvera pas mauvais, que je me sois reservé vuelque chose par devers moy, comme le fruit de mes voyages. Enfin il me semble qu'il est à propos que je sçache toûjours sur cela, plus que quiconque voudroit étudier mon Journal. Ce sont des precautions que je n'ay prises que contre les particuliers; car pour le public, [...] ce qui regarde le service du Roy, je n'ay rien

67 Sebastián Donoso, *Piratas en Guayaquil. Historia del Asalto en 1687* (Quito: Editorial El universo, Quito, 2006).

68 Raveneau de Lussan, *Journal du voyage fait a la Mer de Sud.*

à manager. Je seray toû tours prest de suppléer à ce qui manque, [...] de donner tous les éclaircissemens necessaries dés qu'il plaira à VÔTRE GRANDEUR me l'ordonner. Je la supplie même de croire que si j'ay entrepris ce Voyage par une simple envie de ocurrir, je le ferois bien plus volontiers [...] avec beaucoup plus de zele, s'il s'agissoit d'executer ses commandemens.[69]

De alguna manera, se da a entender en esta dedicatoria que existe un tácito respaldo del gobierno francés a estas obras, y una especie de amparo para quien desee obtener conocimiento científico y económico del Nuevo Mundo. Por eso, dice a quien es objeto de la dedicatoria que «quedarán cosas ocultas para no dar de eso conocimiento a los extranjeros». Pero sus precauciones, anuncia, se compensarán con aclaraciones que se harán, por fuera del texto:

> [...] pour arriver à l'Isle de la Roca, où étoit encore un autre rendez vous de nos Bastimens de guerre que nous allions chercher. Le 13. sur les sept heures du matin nous découvrîmes la terre ferme de l'Amerique. Nous eûmes du calme qui dura jusqu'au 15. à midi quil fraischit, nous fismes le Nord nord-est jusqu'au 17.[70]

Uno de los fragmentos más curiosos de esta obra es la solicitud de permiso para arribar a Riohacha. Con la negación del permiso del gobernador, de Lussan confiesa que en todo caso la gente de sus barcos bajó a tierra y se dirigieron al cabo el Vela, separados en dos grupos, uno de ellos con destino de regreso a Santo Domingo. Los hombres que llegaron al cabo, se propusieron «subir sobre su cumbre un vigía para obtener noticias, lo cual lograron con éxito».

69 «Como quiera que sea, monseñor, usted ha querido autorizarlo, de lo cual me satisfago plenamente. Me gusta más tener el honor de agradarlo que agradar a un millón de otras personas. Si busca en este diario el descubrimiento de países desconocidos, me atrevo a enorgullecerme de que allí los encontrará; lugares donde nadie había aún señalado ruta clara. El mar de Sur allí os parecerá, por decirlo así, que se está viendo de cerca; la mar solo tiene algunas costas que yo haya considerado para hacer de ellas algunas noticias para instruir a quienes quieran imitarme». Raveneau de Lussan, *Journal du voyage fait a la Mer de Sud*. (Traducción de la autora).

70 Ibid.

La realización de esta ruta y la demarcación de estos sitios estratégicos dejan ver que se tenía un conocimiento previo y, por supuesto, que se habían realizado recorridos previos de la zona.[71]

Davie's Expedition to the Gold-Mines

Es hora de emprender de la mano de uno de estos «ilegales» un camino por las costas de Tolú: cabe decir que, contrario a la creencia general de que el destino más apetecido por la filibustería era la gran plaza de Cartagena de Indias, este pequeño pueblo fue un destino atacado al menos en tres grandes ocasiones durante el siglo XVII y una conocida por lo menos para el XVIII. En este caso, examinaremos un ataque frustrado a instancias de Cartagena, por parte de un grupo de piratas que había tenido noticia de la

71 Es importante no perder de vista que los relatos de de Lussan son periplos: Esta es una descripción del plan de periplo elaborada y citada por él para resaltar el orden con que hace el arribo para atacar, la alineación de sus embarcaciones y su manera de costear. «Les deux Navires appartenoient l'un au Captaine Michel Landresson nommé la Mutine, & cy-devant la Pais; & l'autre au Capitaine Laurent de Graff appellé le Neptune, & cy devant le S. Francisco qu'il avoit quitté pour venir dans sa prise à S. Domingue y demander au Gouverneur une nouvelle Comisión, le terme de la sienne étant expiré; le premier étoit de cinquante pieces de Canon, & l'autre de quarante-quatre; ces deux Armadillas Espapagnols qui fortans l'année precedente du Port de Cartagenna pour prendre les Vaisseaux que commandoient, tant ces Capitaines Laurent & Michel, que ceux des Capitaines Jean Quet & le Sage, se trouverent pris eux-mêmes par ceux qu'ils vouloient prendre, & a l'égard des quatre Bateaux ils étoient commandez par d'autres Capitaines nommez Rose Vigneron, la Garde & un Traiteur Anglois de la Jamaique; ils nous apprirent qu'ils étoient en garde en cét endroit, pour attendre la Patache de la Marguerite & son escorte Vaisseaux Espagnols, qu'ils croyoient devoir passer par là afin de tâcher de les prendre.» «... aller à la Ville demander au Gouverneur permission de traiter des Mats pour le Navire du Capitaine Laurent, qui avoit été desmâté par un Ouragan vers l'Isle de S. Thomas, il nous refusa tout à plat, & fit fermer les Portes de sa Ville; le Bateau étant de retour, & nous ayant fait raport du refus de ce Gouverneur, je lui portay une copie de nôtre Commission, esperant par là l'engager de nous accorder ce que nous lui demandions, mais il a persisté dans son refus; durant cét intervalle une partie de nos gens ne laissa pas de descendre à terre, & même d'entrer dans la Ville aprés avoir laissé leurs espies aux Portes».

«incomparable riqueza de Tolú». Es este el camino por donde se inicia la búsqueda de las «minas de los Oro» de Santa Cruz de Cana hacia el Darién. En el sentido que hemos señalado para el caso de los anteriores piratas, en el prefacio a la *Expedición por el Oro* de Nathaniel Davies encontramos una expresión manifiesta del autor de que su relato quizá no tenga precisión científica. Con una declaración, en nada parecida a la autoconciencia literaria de Dampier, Davies acepta que él no es una autoridad en la materia que describe pero que lo que describe encierra un interés para los lectores. No oculta en este párrafo inicial que este diario tiene como narrador a un aventurero.

> Being sensible that many Times there is but little Credit given to Adventures of this kind; and that the bare affirming of this Relation in particular to be true, will hardly go down with some People, without better Authority: The Reader for his further Satisfaction, is defired to take Notice; that this is really an Account given more at large by one of the Adventurers, of what was but very briefly and defectively inserted in the London-Gazette, of February 8. 1720. In Words to this Effect, which shall serve here as the Contents of that which is to follow.[72]

La famosa expedición, cuyo elegante nombre corresponde a una obra publicada en 1702, se refiere al desplazamiento, con la venia del coronel Peter Beckford lugarteniente de Jamaica, de algunas balandras repletas de hombres y armamento buscando las costas del que unas décadas después sería el virreinato de la Nueva Granada; primero hacia el pueblo de Tolú y luego hacia las riquísimas minas de oro, cuya noticia, a la manera de un nuevo Dorado, era más que una leyenda. La primera estación para adelantar el plan de ataque era una isla, en este caso la isla de Palma desde la cual, apoyados por el uso de pequeñas canoas se inicia la exploración del camino que ha de seguir el plan de ataque. Como permite ver el relato, la estrategia de separar las balandras apoyándose en la

72 Nathaniel Davies, *An Expedition of a Body of English-men.*

situación de otras islas sigue siendo válida como estrategia de *maritorio* aplicada al ataque militar:

> Here upon our Commanders consulting together what to undertake, it was agreed, that Capt. Browne and Capt. Murray shou'd go into Tholoe which is a rich Town, and Detachments to be made from the other two Sloops, which we left at Palma; one of the Friends Islands, for furthering our Designs.[73]

Visto así, el ataque tendría que haber sido un éxito por la pericia en la localización de estos puntos; también porque no hay en el texto indicios de que los españoles hubieran opuesto resistencia. El documento muestra en detalle los cuidados de parte de los ingleses en su avance; es el caso del plan expreso de que en el momento de tomar pueblo ellos montarían una guardia en el castillo, otra en la iglesia, reforzando lo anterior con centinelas a todo el rededor. Entonces, ¿qué falló? El acceso se hizo de la manera planeada pero, y esto como una muestra de la falla en el espionaje y la información, los habitantes que habían sido anteriormente informados de este evento escondieron todas sus riquezas, lo cual hizo que esta primera entrada fuera un fiasco. Después de regresar a isla Palma y de allí a la isla Dorada, en menos de una semana lograron de nuevo tocar la costa. La expedición de Davies nos permite apreciar, de acuerdo con MacFarlane, que a pesar del alto valor del oro en los mercados internacionales, la industria minera neogranadina atraía grandes inversiones. La localización que hace el historiador inglés de las minas de oro explica la naturaleza de esos periplos peligrosos, puesto que, aun para el estímulo de una industria oficial de la corona, la ubicación de estas minas era compleja, casi todas se hallaban lejos de los principales centros coloniales, por esta razón y debido también a la falta de dinero para inversión, las empresas mineras rara vez eran alternativas viables al comercio[74]. Esto se suma a las dificultades del trayecto entre los lugares destacados de las

73 Ibid.

74 Anthony McFarlane, «El mercantilismo borbónico y la economía americana: la Nueva Granada en la época del comercio libre, 1778-1795», *Revista Anuario de Estudios Americanos*, t. XVII, XXXX.

costas como Cartagena y Santa Marta, o Cartagena y Panamá, y a la falta de población estable en los lugares en que se pudiera pensar en una industria. Así pues, cuando el virrey Caballero y Góngora presentó su primer informe, que hemos referido arriba, sobre el estado económico de la colonia, insistió en que la falta de atención hacia los metales preciosos y recursos naturales era la causa principal del atraso de la Nueva Granada, y pidió la intervención directa del gobierno para solucionar los principales obstáculos para el desarrollo de las industrias de extracción de metales (que eran la escasez de capital para invertir en producción y lo anticuado de la tecnología minera). Parecería entonces que en este informe Caballero y Góngora ponía en papel y lápiz algunas ideas que ya había llevado a cabo, aún con resultados fracasados, nuestro pirata Davies.

Un elemento común a todos los documentos escritos por piratas, y muy marcado en el de Davies, es el esclarecimiento a lo largo del relato de quién es el enemigo. Los diarios de piratas narran los múltiples encuentros tanto con naturales de las zonas como con piratas de otras nacionalidades, aun con las cuales se estaba en franca guerra o en discusiones diplomáticas. Es el caso del encuentro de la «Expedición del oro» con una canoa de otros piratas franceses y holandeses con quienes, bajo una bandera de tregua, tuvieron comercio. El diario de Davies recalca la necesidad de hacer amistad con los indios, de lo cual puede inferirse una natural enemistad entre indios y españoles. En el trayecto que lleva la «Expedición del oro» y antes de pretender ingresar con la tripulación en la espesura, se narra la manera como los expedicionarios enviaron un mensajero a don Pedro, rey de los indios, insistiendo en que aceptara algunos artículos y proponiéndole unir fuerzas contra los españoles, a lo que este respondió con la anexión a la expedición de 300 indios. Por esta amistad o pacto lograron avanzar, gracias al conocimiento de la zona que tenían los indios, quienes sabían cómo adelantar camino por los ríos.

> On the 26th we crossed the forementioned River again, and besides many other Inconveniences, were incommoded with getting up to a prodigious mountain, which, I believe, could not be less than six Miles high: nothing remarkable hapned next Day, only that we

FIGURA 7. Mapa bilingüe de autor anónimo que destaca los puntos estratégicos de la zona transístmica (ca. 1690). Fuente: AGN, Colombia (MP4 66 AB).

> came up to a Spanish House, in which we found a Boy sent from the place which we design'd to attack, in order to get Intelligence. Our March on the 28th was exceeding difficult, by reason of the badness of the Way, steepness of the Mountain, and the many Rivers we had to pass over; so that our Men fell sick in great Numbers.[75]

Habiendo internado su gente por los ríos y caminos, relata Davies, se usaron guías de la exploración, por ejemplo, se envió a un negro a explorar el camino a las minas. Este negro después será investigado por los mismos ingleses con la sospecha de haber enterrado cierta cantidad de oro. Con el envío a las minas de 24 negros, empezaron a reunir el oro, al comienzo ocho libras, en la siguiente incursión 14 libras y en la siguiente 16. Davies describe las penalidades del hambre, los terribles pasos por montañas y ríos, la lluvia que soportaron muchos días. Narra la aparición de un indio llamado capitán Robins, quien tenía autoridad en la región y era

75 Nathaniel Davies, *An Expedition of a Body of English-men*.

considerado como enemigo por no haber sido invitado a cenar con don Pedro y el resto de los capitanes, y que iba con la intención de «matar a cualquier inglés».

En las páginas finales se narra la reunión de los comandantes de las naves para reorganizar el retorno; la forma en que arreglaron las naves por espacio de un mes y se dividieron en tres escuadrones para el regreso en las naves Neptuno, Bendito, Edward y Sarah en el trayecto Portobelo-Cartagena.

En cuanto a los inventarios ecológicos, Davies describe:

> Árboles muy agradables en ambos lados, y toda la manera de pez y ave en él; los loros eran bastantes aquí como los gorriones en la Puerta de un granjero en Inglaterra y monos como bandadas de ovejas, pero nosotros no estallamos ningún fuego por el miedo a que cualquier español-indio debe estar pareciendo fuera y debe descubrirnos.[76]

Tanto en las descripciones de plantas como de animales se destaca el interés científico y comercial, así como el estudio del posible uso de ciertos productos para la alimentación.

> Esta deliciosa tierra es coronada de otra muchedumbre de árboles que producen muy buenos frutos, de los cuales omitiré algunos por estar cierto de que hay volúmenes enteros escritos por diversos historiadores que los han escudriñado con atención más filosófica que la mía; mas aunque no he desde mi intención aquí tratar cosas de este género, no obstante la curiosidad me induce a relatar algunos más particulares, como son: cedros, que está admirable parte del oro que producen cantidad prodigiosa: intitulado acajou la nación francesa, hallándoles muy útiles para fabricar naves y canoas, que son como pequeñas saetías labradas de un solo árbol, tan veleras que se pueden intitular Postas de Neptuno.[77]

76 Ibid.

77 Ibid.

De nuevo, como en el caso de los relatos sobre las mieles de Exquemelin, aparecen expresiones literarias que, como la «corona de una muchedumbre de árboles que corona la isla Española», completa el inventario ecológico de estas descripciones, entre las que se destaca la descripción de la «grande y célebre isla Española» de la cual manifiesta que tiene una ubicación «hacia la parte del mediodía, en bellísima perspectiva», con lo que la destaca casi pictóricamente como entrada al mar de las Antillas. Resalta por último, como lo hace casi toda la información geográfica aportada por piratas, las promesas estratégicas que contiene dicha información.

Las Armadas por los mares del Sur y del Norte

La referida obra *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en los tiempos de Felipe II* culmina con observaciones acerca del advenimiento del descubrimiento del mar antillano. Desde tiempos de Felipe II se empieza una estructuración de un sistema de comunicaciones con flotas para lograr la protección de las embarcaciones de los ataques de piratas y de los corsarios extranjeros; una de las primeras medidas se da en 1580 con la creación de la Armada del Mar Océano. La presión causada por la incursión francesa en La Florida en el año 1567 motivó la construcción de doce galeones que vigilaban el gran Caribe. Tanto en el Caribe como en el mar del Sur, la piratería fue el fenómeno que impulsó la existencia de esta armada y su organización. El primer antecedente para conformarla es una de las expediciones de 1654 y 1685 que tenía como fin combatir a estos ladrones de mar indeseables, y que fracasó porque una de las embarcaciones encalló cerca de Guayaquil mientras la otra se quemó. Desde ese momento se ve que es necesaria una armada poderosa. Para ello, se formaron nuevas expediciones con mayor dimensión como las de las galeras de la Santísima Trinidad y Santa María, que con dos bergantines acompañantes se instalaron en Guayaquil con el objetivo de hacer frente a Francis Drake. Al inicio del siglo XVII España cuenta con un sistema incipiente de «defensa» pero casi sin plan de ataque. Según el historiador sevillano Pérez Mallaina se puede hablar formalmente de la organización de una

armada para el mar del Sur a partir de los años 1718-1753, durante los cuales se conoce un plan de dos despachos emitidos por la «vía reservada» para armar una organización formal que involucrara nuevas plantas de personal[78]. A pesar de este impulso, «la Armada del Sur» fue uno de los temas que se quedaron al nivel de los proyectos que se estrellaron con la realidad de los derechos adquiridos de algunos actores sobre el espacio marino; esto sumado a la falta de dinero para adelantar una institución sólida como era el ideal[79].

A mediados del siglo XVII se reforzaron estas medidas con el fortalecimiento de la armada para proteger todo el Caribe desde Veracruz. Desde una perspectiva pesimista, esta, que era llamada la Armada de Barlovento tenía embarcaciones muy lentas. Esto tendrá repercusiones importantes para el espacio costero de la península de La Guajira, pues dentro de los proyectados derroteros, existía un plan de ruta desde el Orinoco y la isla Margarita, Bonaire y Curazao hasta Cartagena y Portobelo. La Armada tuvo periodos en que no funcionó: hasta fines del siglo XVII y después de muchos altibajos se logró consolidar la institución con la función primordial de recibir los avisos de salida de la mayoría de los barcos europeos con rumbo a América, especialmente la de barcos de holandeses franceses e ingleses y de adelantar apresamientos de embarcaciones. Esto por el lado de la Guajira y la ruta hacia Cartagena; por el lado del Darién y las costas del Pacífico, la otra Armada en formación era la del mar del Sur la cual tuvo una corta

78 Pablo Pérez Mallaina, Bibiano Torres, *La Armada del Mar del Sur* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla —CSIC—, 1987).

79 Quizá una de las anomalías de este funcionamiento es que se trataba de una armada aún fija al pensamiento monárquico en donde: «El virrey era el jefe absoluto de todas las fuerzas militares peruanas, incluida por supuesto la Armada, y tras él, el puesto de mayor relevancia lo desempeñaba un pariente cercano suyo, normalmente su hijo mayor con la consideración y grado de teniente general. Habida cuenta de la multitud de obligaciones del virrey, era su teniente general el que de hecho dirigía las fuerzas de mar y tierra del virreinato y fue muy frecuente que en ocasiones señaladas el teniente general se embarcase en la Armada, asumiendo desde ese mismo instante el mando supremo sobre ella.»

existencia y se encargaba de la custodia de Carrera de Indias con un radio de acción desde Perú hasta Panamá.

Para Manuel Lucena Salmoral, hubiera sido factible que los establecimientos españoles contuvieran la piratería si no se hubiera perdido la supremacía marítima a comienzos del siglo XVI, momento en que se orientó una política naval defensiva, lo cual se suma al hecho de que la industria naval española se atrasó en la tecnología de los buques; estos para fines del siglo XVI resultaron pesados y lentos frente a los utilizados por los piratas. La única medida constante fue la tendencia a orientar fondos para construir algunos fuertes, con lo cual, concluye Lucena Salmoral: «Lo verdaderamente increíble no es que España no pudiera acabar con la piratería, sino que pudiera soportarla durante 200 años»[80].

Se debe destacar el papel del comerciante ilustrado Ignacio de Pombo, impulsador de las ideas que anteceden a la creación de una Armada para el Caribe. Esto a pesar de que las escuelas de navegación no eran una novedad en la península. Las escuelas náuticas en España ya existían en la primera etapa de la conquista, allí se formaban los hombres de mar, pero estos «marineros de la Real Armada» no estaban clara ni exclusivamente destinados a las Américas. No se puede precisar el origen de una armada naval como tal para el territorio neogranadino por los menos antes de la independencia de dicho territorio de la Corona de España[81]. Durante ese largo tiempo España recurrió a una búsqueda de estrategias de seguridad combinadas, pero quizás a la que dio más importancia fue a la de la fortificación de ciertos puntos específicos considerados como clave para la seguridad. Es evidente que la definición de dichos puntos tenía que ver no solo con la solicitud específica de la fortificación por parte de algunos funcionarios de alto rango,

80 Manuel Lucena Salmoral, *Piratas, bucaneros*.

81 Para Adelaida Sourdis, ni siquiera puede asegurarse que la Marina colombiana tenga un origen en la Real Armada Española. Los marinos, de uno u otro continente se formaban en la Academia de Guardias Marinas. La Real Armada se había creado en 1719 y la Academia de Guardias Marinas en 1717. Cfr. Adelaida Sourdis Nájera, *Las Escuelas Náuticas* (Cartagena: Academia Colombiana de Historia, 2010).

sino de los informes de gestión de los Virreyes y gobernantes[82]. A pesar de la constancia que existe en la apropiación presupuestal para este fin, para algunos autores la debilidad de la fuerza de la armada española se manifiesta en el momento en que la alianza de 1805 entre las fuerzas de Napoleón Bonaparte y España para atacar a los ingleses con el fin de bloquear su entrada al canal de la Mancha, fracasó frente al famoso almirante Nelson quien venció a las naves españolas. Una vez, liberada España de esta invasión, pudo concentrarse en el periplo costero que, como había saltado a la vista, sería el camino más expedito para reconquistar a las colonias independientes de América, en especial la Nueva Granada. Para ello, recuperar los puertos del Caribe era definitivo. Podremos apreciar este recorrido en las famosas memorias de lo que se llamó la reconquista de Pablo Morillo, cuya carrera se encontró en Cartagena de Indias con la resistencia de José Prudencio Padilla. Sintetizando el imaginario de la seguridad costera, no se puede hablar en franca lid de una creación formal de la armada colombiana hasta 1821 efecto de la primera escuela náutica creada en 1810 en Cartagena de Indias y la gestión para consolidar el Consulado de Comercio para Cartagena de Indias a finales del siglo XVIII.

Conclusión preliminar

El habitual paso de los actores ilegales como parte de la referencia a las costas, como parte de su descripción geográfica y, en general, de su reconocimiento, conforman el imaginario geográfico de la seguridad costera. Los principales periplos que lo ilustran van desde islas como Curazao a las costas colombo-venezolanas, desde Jamaica a toda la América central y al resto del mar Caribe. Tanto el comercio legal como el ilícito se entrecruzaron en estos periplos y supusieron el inevitable encuentro entre habitantes, mercantes, extranjeros y «ladrones sin bandera». Se puede afirmar que desde el siglo XVI hasta el XVIII se trata de un mar cuyas orillas estuvieron

82 Para una referencia completa del tema del proceso de fortificación de Cartagena de Indias y de los estudios para dichas obras consultar el extenso trabajo de Enrique Marco Dorta, *Cartagena de Indias puerto y plaza fuerte* (Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 1990).

FIGURA 8. «Mapa que comprende parte de las Provincias de Santa Marta y Cartagena, y en esta los Partidos de Tierradentro, de María, y del Dique, la ciudad y sus inmediaciones [...]; hecho de orden del excelentísimo señor virrey de este Reino», por Antonio de Arévalo (1766). Fuente: Servicio Hidrográfico del Ejército de Madrid, España.

siempre conectadas, más allá de las permanentes definiciones de jurisdicción para el gobierno de la Corona española y de las divisiones territoriales en provincias, capitanías o gobernaciones. Paralelos a los actores clandestinos, hubo otros supranacionales como las compañías mercantiles que vinculaban otros estados europeos y que intervenían en la formación de fuerzas armadas, en la firma de pactos, tratados económicos y cese de hostilidades.

El mercado era dinámico y equilibraba sus fuerzas entre Portugal y España durante el siglo XVI, y en el XVII Holanda e Inglaterra. De la participación de la nación escocesa nos queda la memoria de la aventura de William Paterson, quien quiso hacer su colonia y asentamiento en el Darién y de quien dice el historiador Carlos Pereyra que diseñó ese proyecto con base en sus lecturas de los piratas Wafer y Dampier[83].

83 Carlos Pereyra, *Historia de la América española*.

Las acciones oficiales que veremos en el capítulo «Imaginario legal», orientadas al bloqueo de periplos como los que han sido descritos en este apartado, se destacan en los informes y proyectos derivados de las reformas borbónicas y tuvieron un enfoque defensivo. Dionisio de Alcedo y Herrera en sus planes de control del contrabando consideró el bloqueo de esos caminos ya transitados. Este ingeniero acompañó sus planes de medidas para frenar el descaro con que las autoridades españolas empezaron a participar del comercio ilegal lo cual agravaba, con vestidura de cuello blanco en el continente, lo que en los mares abiertos era robo y asalto en el recorrido que va desde Panamá hasta Riohacha a donde seguían llegando las embarcaciones jamaiquinas. Este comercio necesitaba rutas alternas difíciles de controlar, sin embargo, la política colonial se centró por mucho tiempo en Cartagena de Indias como puerto oficial.

CAPÍTULO II

Da mihi facta, ego tibi juris

El imaginario jurídico de las costas

> Pues el agua que fluye en cuanto tal, no en cuanto que forma un río, es tenida por común por los jurisconsultos y el poeta dice de ella: Por qué prohíbis las aguas? El uso de ellas es común. Ni la naturaleza hizo propio de alguno el sol o los aires, ni las leyes olas; todo ello es público.[1]

En la franja costera de la Nueva Granada colonial existió una tensión por organizar el espacio desde lógicas contrarias; por una parte, un intento de territorialización de la dinastía borbónica y, por otra, la ocupación de los territorios por trashumantes, huidizos, comerciantes legales e ilegales. Resulta fácil acceder a documentación oficial y aún a cartografías oficiales acerca de este asunto, pero estos materiales no dan cuenta de la apropiación del

1 Hugo Grocio, *De la libertad de los mares* (Madrid: Instituto de Estudios Políticos, 1956).

espacio por parte de los sujetos del común y de su habilidad para crear vínculos entre la costa y el continente. Una posibilidad para hallar esa visión es la revisión de los documentos producidos por las causas criminales, cuyos interrogatorios permiten apreciar el intríngulis del ejercicio de los derechos por parte de estos sujetos y, en general, del sistema acusatorio. La revisión de variados expedientes hallados en el Archivo del Magdalena y el Archivo Nacional de Colombia nos muestra la realidad de algunos esclavos, indios, cocheros, bogas o extranjeros[2] a quienes se les persiguió, interrogó e incluso condenó por conocer y transitar vías prohibidas.

Fuera de la documentación producida por los naturalistas o gobernantes poco se ha explorado acerca de las descripciones de los caminos que unan el continente y la costa Caribe que hacía la gente común[3]. Conocer dicha información sería de suma importancia pues se trata de «geografías» para nada despreciables. La búsqueda de esas percepciones en la documentación permite ver las pautas culturales de quienes recorren los territorios, pues los documentos oficiales no evidencian las tensiones entre sujetos legales e ilegales o sujetos sospechosos de serlo.

Al revisar en detalle las causas criminales surgen unas concepciones particulares del espacio, por lo cual hemos intentado desentrañar de los expedientes, elementos que ilustran la tensión

2 Eran considerados extranjeros para el periodo colonial americano no solo los nacionales distintos a España sino específicamente a Castilla como tendremos la oportunidad de analizar en el siguiente capítulo con el tema *Con «moros en la costa»: la repulsión por los extranjeros.*

3 Marta Herrera relata el siguiente caso: Manuel Francisco de Meza, apresado por sospecharse que había vivido entre los Chimila y que los había acompañado en su travesía por el río Magdalena hacia San Fernando y San Zenón. Meza relató los rumbos de los indígenas en la vía a Riohacha y la manera en que atacaban desde la montaña y la ciénaga de Santa Marta. De esta manera, encontramos que muchas de las expediciones, cortas o largas incursiones que hicieron los españoles en estas costas, fueron necesariamente acompañadas de indios y hechas sobre sus caminos. Consultar en Marta Herrera Ángel, *La geografía de la guerra. Los chimilla y el Estado colonial durante el siglo XVIII*. En www.ocaribe.org/downloads/catedra_virtual/articulo_herrera.pdf

legalidad-ilegalidad. En términos actuales, dicha noción de legalidad no pertenece, como el concepto de poder, a la esfera de lo fáctico, sino a la esfera del deber; para autores como Alexander Demandt, este es el sentido que cubre la «esfera ideal del derecho», por cuanto allí se plasman las leyes en las cuales se «representa» lo que sería deseable dentro de un orden social que contempla dos aspectos, a saber, el *honeste vivere*: no perjudicar a nadie y el dar a cada uno lo suyo *suum cuique tribuere*. Ese carácter del Derecho del Estado está vinculado a la aceptación de sus ciudadanos, pues la pertenencia del Estado debe contar con la voluntad civil. En el contexto colonial estos términos parecieran anacrónicos, en especial en lo que tiene que ver con el Estado moderno, pero las precisiones de Demandt permiten explorar las ideas de pertenencia territorial de la Corona española manifiestas en su ejercicio de la autoridad y muestran la búsqueda de un equilibrio en medio de las tensiones con los habitantes neogranadinos.

Ilustremos las tensiones en una balanza. En un lado tenemos la obligación de los funcionarios de informar, en el otro, la resistencia a la ley por parte de la gente común. Si bien, los funcionarios del gobierno de la Corona tenían la obligación de informar como acción previa a todo acto resolutivo, esta condición pareció revestir de veracidad la información que ellos aportaban[4]. A pesar de las sanciones que implicaba el incumplimiento de la obligación de informar, algunos funcionarios eran negligentes en este punto. Un ejemplo clásico de ello es el citado por Ots Capdequí en una Real Cédula de 8 de julio de 1714 en cuyo texto se reprende al Presidente de la Audiencia y Tribunal de Cuentas del Nuevo Reino de Granada por la llegada a Cádiz de un navío de aviso que había anclado ocho meses en Cartagena de Indias sin permiso de dicha jurisdicción;

4 Se daba cumplimiento a esta función en el momento que, desde la metrópoli, se pedía información sobre una cuestión determinada. Una vez recibidos los informes, se dictaba la resolución que se estimaba oportuna. De esta manera, virreyes y presidentes, audiencias y gobernadores vieron limitadas en buena parte sus actividades políticas y administrativas al ejercicio de funciones meramente ejecutivas, aun tratándose de casos en que solo se habían de aplicar normas establecidas de antemano.

este caso ocasionó una lluvia de requerimientos y nuevos informes apremiantes desde Madrid[5].

Al otro lado de la balanza está el natural ejercicio de la disputa que se da en desarrollo de los interrogatorios. Para Demandt, la voz de los acusados en relación con la ley puede partir desde el diálogo racional, la manifestación o la desobediencia civil, hasta la contienda física o armada: la palabra y el arma marcarían los puntos extremos de una escala planteada en palabras en la que los argumentos tienen tanto peso como las amenazas[6]. En la cultura jurídica de la colonia, un lugar donde se manifiesta la desigualdad de los sujetos es en el examen de los interrogatorios, puesto que la voz de los interrogados era tomada como verdad «de menor valía» o lejana de la verdad jurídica. Es el caso frecuente de la opinión que se tenía de las versiones de los indios, acerca de quienes Fray Felipe Caulín decía que se debía desconfiar por cuanto en ellos «no había palabra, fidelidad ni constancia», lo cual se suma, para el clérigo, a una especie de descaro por que no temían «perder la honra». Para Caulín esto se debe a que los indios:

> De quien les hace bien sospechan comúnmente mal; y a quien los trata con rigor obedecen con simulación, y rendimiento. Rara vez responden la verdad, sin rastrear primero el fin, a que se dirige la pregunta; y así no reparan en repetir la pregunta.[7]

Para desentrañar la manera en que se daba ese equilibrio en el quehacer del derecho colonial y la interacción en el mismo de las diferentes voces, resulta útil reconocer que la visión colonizador/colonizado es insuficiente en la lectura e interpretación de la documentación. En este sentido resulta estimulante el trabajo de Margarita

5 José María Ots Capdequí, *Instituciones de Gobierno del Nuevo Reino de Granada*. (Universidad Nacional de Colombia, 1950)

6 Alexander Demandt, *Los grandes procesos. Derecho y poder en la historia*. (Barcelona: Editorial Crítica, 1956).

7 Fray Antonio Caulín, *Historia corográfica natural y evangélica de la Nueva Andalucía Provincias de Cumaná, Guayana y Vertientes del Orinoco, dedicada al Rey Carlos III* (Sevilla: Fundación de la Biblioteca Manuel Ruiz Luque, 2008).

Garrido quien propone prestar atención a las voces no evidentes en los documentos oficiales. Con base en una noción de cultura política a fines del siglo XVIII e inicios del XIX, la historiadora usa documentos en los que se puede apreciar el ejercicio de las manifestaciones de descontento[8]. Las voces pasivas de los interrogatorios de las causas criminales en los juicios por contrabando permiten ver la información geográfica y apreciar la tensión entre los sospechosos y los funcionarios que ejercen como jueces, y las estrategias ante la prohibición del uso de ciertas rutas. Muy a pesar de la opinión de Fray Felipe Caulín, los expedientes otorgan la voz a los sujetos que han cometido las transgresiones. Esa voz tiene peso en el ejercicio probatorio y en la recolección de los elementos de juicio aportados por las partes de un proceso para que el juez pueda construir lo que se conoce como la «certeza» de los hechos a partir de los que se puede juzgar. Para ello, el juez se vale de estos relatos como instrumentos probatorios o pruebas que van desde las documentales, como las escrituras y certificados, hasta cartas oficiales. La operación de probar una verdad consiste en confrontar las versiones para averiguar si existe el acuerdo, indicio de exactitud, o el desacuerdo, signo de inexactitud. En palabras de Dellepiane, es lo que se hace para advertir que una realidad no sea una ilusión y evitar fiarse de percepciones sensoriales o recuerdos en el relato de los hechos[9]. El resultado de la operación pone de relieve la importancia de la decisión judicial

8 Margarita Garrido, *Reclamos y representaciones: variaciones sobre la política en el nuevo Reino de Granada 1770-1815* (Bogotá: Banco de la República, 1993). Y acerca de este texto véase el artículo de Renán Silva en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, v. 22. De la misma manera Walter Mignolo, al estudiar la frontera sur de los Estados Unidos y sus intercambios culturales, destaca las tensiones y negociaciones que permiten acceder a diferentes tipos de discurso dentro de los cuales resultan importantes las *representaciones* geográficas que culturalmente se han hecho de las fronteras. El método de análisis que propone es el estudio de la retórica de la ilegalidad y de la forma como esta logra apropiarse del espacio. Cfr. Walter Mignolo, *The Darker Side of Renaissance: Literacy, Terriloriality and Colonization* (Michigan University Press, 1995).

9 Antonio Dellepiane, *Nueva teoría general de la prueba* (Bogotá: Editorial Temis Bogotá, 1961).

que remata el litigio entre las partes, esto es, una sentencia, punto final del proceso y lugar de la existencia de un hecho donde recae la aplicación de la ley. En el caso de los juicios por contrabando es usual que, para reconvenir o repreguntar a los acusados en la indagatoria, se invoque la importancia de este derecho con fórmulas como la siguiente, expresada por un teniente quien hace las veces de juez. Este militar resume las operaciones como responsabilidad de su cargo: «Actué conforme a derecho en consecuencia de lo cual sepan la reserva su declaración al dicho esclavo haciéndosele las preguntas y reconvenciones que sean necesarias para el más claro y específico conocimiento»[10]. En la mayoría de los casos, concluye Dellepiane, a pesar de que el juez cumpla su papel de reconvenir cuantas veces sea necesario, cada parte relata las cosas a su modo y formula hipótesis explicativas y exhibe pruebas tendientes a corroborarlas[11]. La operación de análisis entre los testimonios refleja la necesidad de recurrir a las reconvenciones en un método reconstructivo. Este procedimiento comprende algunas etapas en el interrogatorio a saber: búsqueda de rastros, recolección de los mismos, conservación de los rastros y descripción o relato de la representación figurada, descripción del lugar de los hechos, formación de inferencias e hipótesis basadas en los rastros recogidos, críticas de las mismas para establecer su valor, comparación y combinación de inferencias para investigar el acuerdo o desacuerdo, hipótesis y formulación de un criterio de verdad.

En el apartado de *La lógica de las pruebas* titulado «De los documentos en general, su clasificación y valor», otro jurista, Framarino de Malatesta, hace una reflexión filosófica y estética al

10 Biblioteca Nacional de Colombia, Sala de raros y manuscritos, Libro 317. Documento 1. Expediente condensado en 1773 contra Francisco Humphaius, inglés, por haber enviado un negro a reconocer un camino de Portobelo a Panamá. Testimonio de Autos, Año de 1739.

11 Se puede apreciar que la *reconvención* funciona con un mecanismo retórico que en mucho se parece al de la *disputatio* ilustrada de la escolástica colonial. Se trata de una insistencia en que el acusado diga lo que se necesita pero es también, dentro de la *operación* referida, la necesaria indagación por la certeza de la versión antes de empezar a sumar y restar las razones necesarias para construir la versión cercana a la verdad posible.

advertir que es de la conciencia individual de donde se deduce el carácter del lenguaje aplicado al derecho, lo cual corresponde a la necesidad de explicarse ante la ley que sujeta la conducta humana y potencializa el carácter narrativo de los hechos: «A esa necesidad de comunicación que experimentan los espíritus para perfeccionarse, responde la palabra, la cual saca al pensamiento de la soledad de la conciencia individual»[12]. En la búsqueda de las pruebas, el esfuerzo de los contendores se aplica a demostrar la exactitud de la afirmación que favorece a cada uno y a probar, si es posible, la inexactitud de la contraria. Esto permite rastrear las contradictorias versiones de hechos realizados en un espacio geográfico común. Si se tiene en cuenta que existen verdades en cuanto a los hechos y en cuanto al derecho, la idea que de los hechos se forma el juez se considera verdad si éstos concuerdan con la realidad. En cuanto al derecho, el juez estudia la manera en que la ley sea aplicable, es decir, que el horizonte propiciado por el precepto legal se ajuste a los hechos. Esto se puede apreciar en el caso de un robo de barriles de aguardiente en Santa Marta, hecho en el que resultaron involucrados una serie de individuos: José Antonio Campo, esclavo y carretero; Francisco, esclavo del señor Francisco Luque; Romualdo Mozo, libre; Victorino Landete, libre; José de la Cruz, esclavo, y Agustín, también esclavo y de oficio carretero[13]. Es común en estos juicios que los sospechosos sean interrogados después de haber sido apresados. A todos se les repetirá la pregunta de si conocen la causa por la cual han sido apresados: Campo, Agustín y Romualdo Mozo han respondido que ignoran la causa de su prisión. Campo, por ejemplo, aseguró que simplemente pasaba por el almacén de don Danuy de donde sacaban unos barriles de aguardiente para ponerlos en un carro y que, recibiendo órdenes, rodó uno de los barriles hacia un patio y se retiró. Al parecer, de regreso por el mismo lugar, Campo hizo parte de la repartición de un dinero de

12 Nicolás Framarino de Malatesta, *Lógica de las pruebas*, t. I (Madrid: Editorial La España Moderna, 1920).

13 Archivo Departamental del Magdalena, Santa Marta-Colombia. Fondo Gobernación del Magdalena Grande, 1822. Bloque uno, Estante I, Caja uno, primera Carpeta.

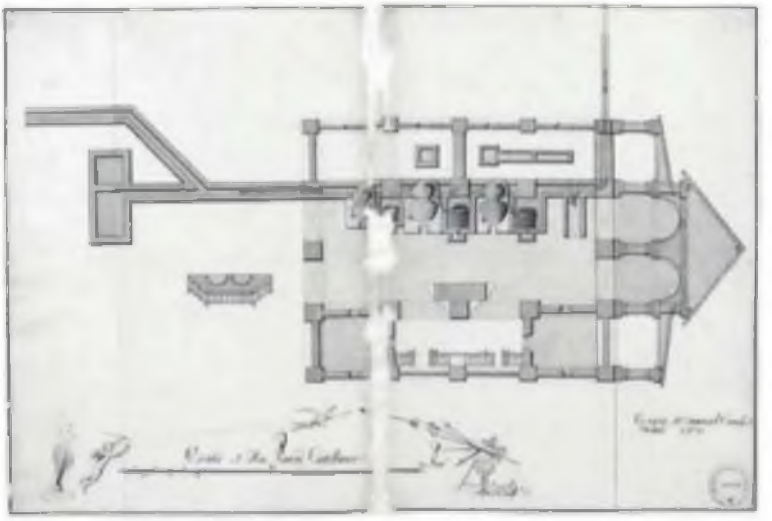


FIGURA 9. Plano de Aguardientes de Santa Marta para un proyecto de 1784. Fuente: AGN, Colombia (MP4 428A).

la venta de esos barriles que hizo una mujer llamada Ana Conrado. Al ser reconvenido, Campo dijo que él no dio aviso al capataz o al dueño para que recogieran un barril robado, pues ignoraba las condiciones de esta mercancía.

Por su parte, Romualdo Mozo, soltero, de 25 años, negó conocer la causa de su prisión. Se le aclaró que se le consideraba sospechoso del robo de dos barriles de aguardiente de pertenencia de un monseñor de apellido Grimaldi, pero respondió que solo sabía de un barril. También dijo que había recibido el dinero que le correspondió de mano «de uno de apellido Landete». La reconvención más importante que se le hace es «porqué si sabía que el barril era robado tomó parte, haciéndose cómplice en el delito, y porqué no dio aviso a su dueño». Dijo que porque la venta ya estaba hecha y temía que conspiraran contra él. El alcalde, quien actúa como juez en este caso, continúa las diligencias citando a Agustín, esclavo de un hombre apellido Recuero y de oficio carretero. Al escuchar la misma reconvención que se le hizo al anterior, dijo que él no había sido el ladrón sino que fueron José Antonio Campo y Romualdo Mozo, quienes

vendieron uno de los barriles a Ana Conrado en dice pesos y dijo que lo sabía por boca de ellos mismos. Se le reconvino acerca del hecho de haber recibido dinero de esa «venta» y no informar al dueño de los barriles o al capitán de carro. A eso respondió «[...] que el no haber dado aviso al dueño o capataz consistió en que podía desagradar a los demás y podían darle unos palos»[14].

El alcalde pedáneo juzga a Ana Conrado

El alcalde Antonio Linero continuó con las confesiones de sujetos como José de la Cruz, esclavo de Manuel Dávila, natural de Cartagena, de 32 años y de oficio peón, quien también negó saber la razón de su presidio. Se le reconvino acusándole de haber participado del dinero de la venta del barril de aguardiente robado. A ello respondió que su participación consistió solo en su encuentro con Landete, Campo y Agustín para jugar a los dados en una tienda. Dijo que como no tenía dinero ellos le dieron dos pesos con los cuales entró en el juego. Esta versión necesitó ser reconvenida en tres ocasiones por cuanto el alcalde no la consideró verosímil. Al ser interrogado José Antonio Manjarrés, esclavo de Joaquín Fravecedo y de oficio albañil, aceptó estar preso por «hallarse cómplice» del robo de dos barriles de aguardiente y dijo haber recibido tres pesos de mano de Landete y que su participación consistió en ayudar a cargar los barriles. Reconvenido por no haber dado información sobre este robo a quien correspondía, dijo no haberlo hecho por temor a que lo mataran[15].

Al final, se dejó constancia de que Ana Conrado no estaba en su casa sino en la parroquia de Mamatoco hasta donde el alcalde pedáneo tuvo que desplazarse para tomar la declaración. Como respuesta al alcalde, la señora Conrado —de 34 años, soltera y de oficio costurera y mercadera—, aceptó que había comprado aguardiente pero, en sus palabras, no a hombres *libres* sino a Victorino Landete. Dijo que José Antonio Campo, esclavo de Lorenzo Espejo llevó el barril a su casa y que en la repartición del dinero estuvieron

14 Archivo Departamental del Magdalena, Fondo Gobernación.

15 Archivo Departamental del Magdalena.

presentes José de la Cruz y otros seis o siete. Se le reclamó por haber negociado con ellos siendo conocedora de su condición, en el caso de Landete, en palabras del Juez, 'no gana ni un jornal ni tiene forma de tener barriles de aguardiente de España de manera honrada'. En la reconvención dice que ellos eran «miserables carreteros que generalmente se les tiene por ladrones»[16]. Una prohibición en la que se recalca en la documentación y es la de comprar a esclavos o personas sospechosas, inculpa a Landete.

En su casa en el centro de Santa Marta Ana Conrado colindaba con la vivienda del obispo Grimaldi. Sin entrar en detalles que la comprometieran con el obispo y sin que en el texto del interrogatorio haya visos de duda sobre la naturalidad con que este último negocia su mercancía, Ana se defendió insistiendo en que hizo una compra normal y a medio día, hora durante la cual no está prohibido circular libremente por las calles.

¿Puede llamar la atención que este alcalde desempeñe el rol de juez? Es importante recordar al respecto la variada gama de funciones que podía comprometer en el campo jurídico a los funcionarios de la América colonial. Echemos un vistazo, por ejemplo, a las facultades con las que el alcalde pedáneo practica el interrogatorio en el caso de los aguardientes. Es de recordar que la Real Audiencia era la depositaria de la administración de la justicia y responsable de impartir el gobierno de las provincias. El historiador Fernando Mayorga señala que no existieron órganos con facultades exclusivamente jurisdiccionales como en los sistemas constitucionales modernos pues en el «Derecho Indiano» no existía la separación estricta de funciones, más bien se distinguían de manera general cuatro categorías de funciones: gobierno, justicia, guerra y administración de la Real Hacienda, derivadas todas del rey[17]. En el caso de América colonial el virrey podía solicitar autorización para nombrar los jueces dependiendo de las villas en donde a su criterio se ameritara. Ots Capdequi señala, por ejemplo, el caso de

16 Ibid.

17 Mayorga García, Fernando. «La administración de Justicia en el periodo colonial: Instituciones e instancias del derecho indiano». *Revista Credencial*, n.º 136 (2001).

la Real Cédula de 17 de agosto de 1801 por la cual se creó el empleo de juez letrado para Mompox; también menciona algunos casos en los cuales, al contrario, se desaprobaba un nombramiento de un juez o de un alcalde pedáneo y más bien se prefería asignar esas funciones al corregidor para aminorar los costos de los salarios[18]. Fabio Zambrano destaca la particularidad de la calidad de los alcaldes pedáneos, quienes, como el alcalde del caso analizado, son nombrados para «lugares» y no para ciudades mayores y villas[19].

De la misma suerte, existe una particularidad del ejercicio del derecho para la América hispánica que se deriva de la conexión entre las instituciones, la difusión y dispersión de nombramientos, funciones y cargos[20]. Capdequí suma a lo anterior, la competencia, la suplencia y, aún más, situaciones de intromisión y la desobediencia en el ejercicio de la justicia y la multiplicidad de funciones del virrey quien a veces era también capitán general, cargo que podía recaer en otras autoridades. Lo anterior da lugar a circunstancias que podrían parecer anómalas en la cultura jurídica neogranadina —como la sujeción en algunos campos de lo político a lo militar—, pero eran corrientes. Con relación a la creación esporádica y espontánea de los cargos debido a las circunstancias específicas de una localidad, en el caso del tráfico de aguardientes en Santa Marta, el expediente provee poca información y elementos de juicio. Sin embargo, no debió ser un caso aislado toda vez que el gobierno a través de la Real Orden de 16 de mayo de 1812, tuvo que crear el cargo, en el señor José María del Castillo, de *primer maestro sacador de aguardientes*[21].

18 Ots Capdequí, *Las instituciones políticas del Nuevo Reino de Granada en los primeros años del siglo XIX*, Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional de México (México: UNAM, 2011), http://www.derecho.unam.mx

19 Fabio Zambrano, Bernard Olivier, *Ciudad y territorio, el proceso de poblamiento en Colombia* (Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1993).

20 *Las instituciones políticas del Nuevo Reino de Granada.*

21 Archivo Nacional de Colombia ANC Fondo Cédulas Reales, t. XLI. citado en Ots Capdequí, *Instituciones de Gobierno del Nuevo Reino de Granada.*

Al final, en los interrogatorios del caso de los aguardientes, aparecen otros sujetos que ilustran la importancia de la prohibición de transitar en la noche en un puerto marítimo. Se trata de los carreteros, quienes cumplían un papel definitivo dentro del comercio. Este oficio naturalmente les obligaba al movimiento aun en condición de esclavos. Con ello podemos colegir que la denominada población «libre» ejercía la circulación al margen de la vigilancia y desarrolló estrategias para burlarla. Como anota Marta Herrera, durante la mayor parte del siglo XVIII, por ejemplo, los indios, a pesar de que fueron sujetos en pueblos como subdivisiones administrativas bajo la vigilancia de curas y autoridades, circularon con una libertad que se traducía en la resistencia a ser concentrados en los pueblos. La autora ilustra esta realidad con las observaciones sobre la población flotante y habitantes de diversos oficios quienes, seguramente, motivaron que gobernantes como el arzobispo virrey Caballero y Góngora propugnaran por la concentración de la población[22]. Asimismo, se controlaban las actividades de los denominados *hombres libres de todos los colores*, denominación que comprende a mulatos, zambos, mestizos, pardos y montañeses, quienes hicieron parte del poblamiento general y participaron en la formación de las pequeñas parroquias, villas y dispersas rancherías o rochelas en donde sus acciones quedaban fuera del control policial[23]. Es importante recordar que la Corona trató de reglamentar los trabajos de los bogas, precisamente por la movilidad y libertad propias de este oficio, el cual casi nunca dejó de ser ejercido durante todo el periodo colonial y aun durante el siglo XIX[24]. En la docu-

22 Marta Herrera Ángel, *Poder local*.

23 Este planteamiento es del Margarita Garrido en «Libres de todos los colores en Nueva Granada: identidad y obediencia antes de la Independencia» (Ponencia presentada en el marco de la *Conference on Political Cultures in the Andes, 1850-1950*. University of Illinois, Urbana-Champaign. Marzo 23-26, 2000).

24 La violación de esta prohibición por parte de los negociantes encomenderos que explotaron inhumanamente primero a los indios y luego a los negros, muestra las posibilidades del conocimiento que los bogas adquirieron de las posibilidades de caminos y conexiones entre las costas y el interior de la vasta geografía neogranadina: según Mendoza Ramos las siguientes

mentación que analizamos se evocan prohibiciones tan variadas como transitar dentro de las poblaciones durante altas horas de la noche o navegar por algunos ríos so pena de muerte (como era el caso de la restricción del tráfico por el río Atrato). En estos casos, los sujetos que circulan libres no son conscientes de hacer algo contranatural; ellos conocen las conexiones geográficas posibles, saben cómo alcanzar la costa desde los ríos y saben que, llegado el momento, tendrán que negar que conocen dichas conexiones.

Desde la perspectiva de Santiago Castro, la documentación colonial permite apreciar la prioridad dada al conocimiento criollo de espacios como el costero, en el marco de una necesidad de someter prácticas como el nomadismo para buscar un orden espacial «ilustrado», en una orientación hacia el orden y el progreso. Todos los proyectos en relación con el espacio costero contrastan con un proceso de territorialización natural que han adelantado los naturales. Un claro ejemplo de ello, lo hallamos en las memorias de las expediciones de Joseph Fernando de Mier y Guerra (para la fundación de una serie de poblaciones sobre las márgenes de los ríos Magdalena y Cesar) y la apertura de caminos que comunicaron varias poblaciones de la costa Caribe y a estas con el interior de la Nueva Granada, en un proceso que obligó a la nación Chimila a retirarse al centro de la provincia[25].

eran las rutas frecuentes de los bogas: primero bajaban por el río hasta Cartagena y Santa Marta con oro, esmeraldas, cacao, vainilla, cochinilla, frutos de la tierra y maderas. Luego, desde las ciudades que daban nombre a las provincias caribeñas, «Subían por el río tejidos procedentes de España, granados, pieles, semillas, manufacturas y todas aquellas mercancías que no se producían en dichas tierras; también subía un gran número de viajeros, entre quienes se encontraba la burocracia civil, militar y eclesiástica. Toda esta actividad obligó a los españoles a emplear a los indios como bogas en el río, un trabajo agotador y desarraigante [sic] que se constituyó en una de las causas importantes de su extinción material». Cfr. César Mendoza Ramos, *Provincia de Santa Marta. Espacio, sociedad, economía y política* (1780-1820) (Medellín: Editorial Léalo, 2009).

25 En la práctica, los indígenas tuvieron que trasladar su territorio hacia un lugar donde «[…] la manigua, la selva y los pantanos se convirtieron en barreras naturales para su precaria supervivencia y al tiempo para su resistencia.» Cfr. ibíd.

Finalmente, la contraparte de la lectura oficial en los interrogatorios, surge a partir de la presión que ejercen las preguntas sobre los acusados, quienes no pueden ofrecer una versión libre del conocimiento que tienen de caminos y trochas. Esta tensión responde a aquello que Édgar Garavito denomina «resistencia a ser territorializado», para referirse a la negación de una comunidad a sujetarse a modelos espaciales rígidos, «geometrías que controlan el territorio o de semiologías, signos y escrituras que vuelven el territorio un lugar de captura», lo cual es válido tanto para el desierto como para las costas, las estepas y las selvas[26]. Durante el periodo colonial hubo una resistencia a renunciar a los caminos usados tradicionalmente y una renuencia al uso de los caminos obligados por la norma como veremos en el siguiente caso.

Un negro estúpido pero atrevido se hunde en los bosques

En su *Estado de la geografía del Virreinato de Santa fe de Bogotá*, refiriéndose a los malos caminos coloniales, Francisco José de Caldas escribió que, siendo tan malos los pasos para las caballerías, todo tenía que transportarse en las espaldas de los hombres. En su rica prosa, añadía a los problemas de la aspereza de los caminos de los Andes, la carencia tecnológica y la dependencia que tenían los ingenieros de las verdades de la gente común en el conocimiento de los terrenos:

> Un negro estúpido, pero atrevido, se hunde en los bosques; sigue primero el curso de los ríos; cuando estos ya no permiten barca, camina por sus orillas hasta su origen, que está bien cerca de

26 Edgar Garavito, «Tierra y territorialidad». *Revista Nova et Vetera, Boletín del Instituto de Derechos Humanos Guillermo Cano*, n.º 40. http://www.oei.es/n4733.htm. Para esta definición de lo territorial el autor recurre a la etología, según la cual la definición del territorio es obra del hombre o de los animales; estos últimos, separan de un espacio abierto, cierto espacio delimitado para lo cual utilizan marcas: los colores de una planta, los olores, los sonidos, etc., con los cuales se establecen las marcas del mismo. El recorrido de los animales por estas marcas va generando un ritmo de un extremo al otro del territorio, afirmando la posesión.

> la cima de la cordillera; le abandona entonces, y escala con trabajo este gran muro; busca otro arroyo que corre en sentido contrario; baja, y ya tenemos un nuevo camino que ha formado la ignorancia y el arrojo sin elección ni conocimientos.[27]

Esa «estupidez», aplicada por Caldas a aquellos que sin ser ilustrados operan como guías por los caminos de la Nueva Granada, evoca en mucho aquello que David Brading criticó de la Santa Inquisición, según la cual, seres como los negros o los indios no eran considerados aptos para el conocimiento por ser «demasiado ignorantes para ser capaces de caer en la herejía pues solo eran capaces de tener supersticiones infantiles»[28]. Bástenos con decir que la praxis de estos supersticiosos poco encaja dentro del ideal de una geografía ilustrada de la que carecía la administración de la Nueva Granada. Para Caldas, si en lugar de confiar las empresas aquellos «miserables aventureros», se encargara a un ingeniero «que, en vez de buscar el lecho de los ríos, tomase uno de aquellos cordones de montañas perpendiculares al cuerpo de la cordillera, que la sostienen y estriban; que lo siguiese hasta el fin» y que en suma, hiciera un examen técnico del curso de los ríos, se lograrían las necesarias comunicaciones con los países marítimos[29]. Evocando la expresión de Caldas nos aproximamos a un expediente criminal cuyos hechos datan del año 1739 pero que fueron recopilados en expediente completo en 1773 contra Francisco Humphrey, encargado de la factoría de esclavos en la provincia de Cartagena de Indias y quien fue enjuiciado por enviar a un negro, esclavo suyo, a reconocer un camino desde Portobelo a Panamá. Durante el interrogatorio que se le hizo a Alexandro Wright, apoderado de

27 Francisco José De Caldas, *Estado de la geografía del Virreinato de Santa fe de Bogotá, por Francisco José de Caldas, individuo meritorio de la Expedición Botánica del Reino, y encargado del Observatorio Astronómico de esta capital* (París: Saint Fermain Despres, 1848).

28 David Brading, *Mineros y comerciantes en el México borbónico (1763-1810)* (México: Fondo de Cultura Económica, 1975).

29 Francisco José De Caldas, *Estado de la geografía del Virreinato de Santa fe de Bogotá*.

la factoría, este aseguró que Francisco Humphrey envió a un esclavo a que «[...] experimentase en qué tiempo y horas para venir de Portobelo a esta ciudad y de esta regresar a ella»[30]. Se debe advertir que los ingleses, en desarrollo del Pacto de Asiento, tenían un permiso limitado para hacer estos recorridos. Wright supone que Humphrey, en desarrollo de ese convenio, decidió: «[...] efectuar esta diligencia con la mayor anticipación para asegurar sus intereses; que en esta ciudad no tiene ningunos negros chasquis que le parece son cinco, o seis y que estos están en Portobelo»[31]. En el interrogatorio, el esclavo arguyó que no venía por cuenta propia sino que el factor lo envió por la ruta del río de Piedras para «experimentar» si se podía buscar una entrada en la costa de esta ciudad hasta Chagres; añadió a las descripciones del camino que hizo, que tenía conocimiento de que España e Inglaterra estaban en guerra. Las preguntas se tejieron alrededor de la sospecha de si la finalidad de Humphrey era ayudar a introducir ingleses por el camino que envió a su esclavo para informarse acerca de las posibilidades de favorecer un asalto en la costa del istmo. Mientras la sospecha hizo germinar más reconvenciones, las variadas confesiones mostraron el dominio de las costas por parte de los acusados.

Otro documento que se vincula al expediente es una carta ante el secretario de Guerra del señor Dionisio Martínez de la Vega en donde se solicitan algunas pruebas para resolver este caso: se trata de las autorizaciones que el esclavo debería haber llevado de parte de Humphrey ante la autoridad del lugar de destino Portobelo y la declaración de 16 de noviembre de 1739 que, en defensa de su Factor, escribió el funcionario Wright, asegurando que El Colorado, alias 'de Macien', mentía pues, en sus palabras era: «alguien increíble a la razón por venganza de los castigos que se le han hecho».

30 Expediente criminal: hechos y Autos de 1739 reunido en expediente en el año de 1773. Biblioteca Nacional de Colombia, Sala de raros y manuscritos, Libro 317. Documento 1. Expediente criminal contra Francisco Humphaius, inglés, por haber enviado un negro a reconocer un camino de Portobelo a Panamá. Testimonio de Autos, Año de 1739.

31 Ibid.

La comunicación entre Panamá y Portobelo es definitiva para ilustrar el caso. En el documento *Geografía política de Colombia, proporcionada para la primera enseñanza*, impreso en Nueva York en 1827, se anota acerca de Portobelo que está ubicada en el mar del Norte, sobre el golfo del Darién; que recibió su nombre de Cristóbal Colón por la belleza de su bahía y que su clima es tan insalubre que se la ha llamado «la tumba de los europeos»:

> [...] Su población es muy corta, y compuesta de negros y gente de castas con pocas excepciones. Tiene buenas fortificaciones. Chagres, sobre el río de su nombre que desemboca en el Mar del Norte, es una fortaleza bastamente buena, que defiende el camino a la capital del departamento.[32]

Jorge Juan y Antonio de Ulloa dedican 68 páginas del tomo primero de su *Relación histórica del viaje a la América meridional*, publicado en Madrid en 1748, a describir la importante demarcación con los puertos de Panamá y Portobelo[33]. En los dos

32 Biblioteca Nacional de Colombia, Sala de Raros y Manuscritos, VFDU1-1138-141-1776 Nacional-P. 1 (Folio 141), Notaria 10-Geografía Política de Colombia, proporcionada para la primera enseñanza de los niños en este importante ramo de su educación, reimpresa con la mayor exactitud y esmero bajo la inspección de un colombiano en Nueva York, 1827.

33 La ruta a Portobelo era de las más importantes de América colonial; esta ciudad tuvo fama mundial por sus ferias, las cuales durante casi medio siglo atrajeron a muchos comerciantes, entre otras cosas por las condiciones favorables de su posición geográfica y de su puerto. Una feria duraba 40 días y la ciudad recibía una enorme afluencia de visitantes, entre ellos comerciantes de Panamá, Perú, Quito, Chile y Centroamérica, y se hacían grandes negocios pues todos los países: «...viajaban allí a proveerse de géneros y artículos europeos para el expendio durante el año. En las plazas, calles y hasta en las orillas del mar se levantaban tiendas de campaña para la descarga y almacenaje provisional de la mercadería conducida en numerosos barcos mercantes custodiados por la armada real». Juan Sossa y Enrique Arce, *Compendio de historia de Panamá adoptado oficialmente para la enseñanza en las escuelas y colegios de la nación* (Panamá: Casa editorial del Diario de Panamá Morales y Rodríguez, 1911). Esta animación se completaba con la afluencia de mercaderes venidos de Panamá, por donde entraba toda la riqueza del Perú. A la ciudad le quedaba dinero por arrendamientos en Portobelo y distintos servicios. Pero estas ciudades.

primeros capítulos del libro III describen el viaje entre dichos puertos, incluyendo la navegación por el río de Chagres. Allí se recomienda el cuidado de estos «bastiones» del poder español, pues Portobelo era considerado un punto estratégico para atacar a Cartagena incluso en el siglo XIX. Un ejemplo de ese riesgo es lo ocurrido en 1814, cuando ocho goletas venidas desde Buenaventura atacaron a Portobelo; en dicha ocasión el gobernador Joaquín Rodríguez, ayudado por emigrantes de Santa Marta, no tuvo éxito en el rechazo del ataque[34].

'De Macien' afirmó que en el momento de ser apresado no traía cartas y que venía de San Juan conduciendo unos negros para el alférez. Una vez interrogado el alférez, esto resultó ser falso, con lo cual se dio paso a un nuevo ciclo de preguntas al acusado. Como es usual se preguntó por su condición, edad y oficio. 'De Macien' respondió que había nacido en Espíritu Santo (Brasil), que era «católico, apostólico y romano», y prestó juramento[35]. Se le preguntó en qué embarcación vino, respondió que un capitán llamado Ricardo Jela lo apresó en el mar y que lo dejó en la factoría en donde servía como esclavo y que estando en ese servicio fue enviado hacia

por su temprano dominio marítimo, estuvieron siempre en la mira de los asaltantes. Los proyectos de Dionisio de Alcedo y Herrera (1743-1749) intentaban ser el remedio al mal del contrabando con la construcción de fortificaciones para repeler los ataques extranjeros.

34 Para algunos autores, la importancia de Panamá no residía solo en el comercio sino en el crecimiento de su población la cual vivía también de una intensa vida administrativa por ser la capital y tener Obispado, Audiencia, etc.. En contraste, Portobelo dependía casi exclusivamente de la celebración de la feria anual. A juicio de Enriqueta Vila, autora de un estudio magistral sobre las ferias de Portobelo, dicho puerto era una «ciudad fantasma» que emergía con la llegada de la flota. Su única razón de existencia era la de proporcionar un desembarcadero en la costa septentrional del istmo para los productos europeos y la plata suramericana. Cfr. Ramón María Serrera, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas* (Barcelona: Editorial Lunwerg S. A., 1992).

35 De diversas maneras pueden llegar a la sociedad costera colonial los negros deambulantes por estas rutas. Por lo general se trata de huidizos de sus amos que se dispersaban entre las ciudades principales por lo cual el espacio rural que comunicaba las ciudades estaba estaba habitado de población dispersa.

Panamá «[…] sacando camino por el río de Piedras»[36]. En el relato de su salida involucró a su madrina, a quien había comentado la idea de hacer este viaje. Su nombre era Thomasa y era la esposa del sastre del pueblo. Una vez vinculada al interrogatorio, ella aseguró haber advertido que hacer ese camino contravenía la ley. Y su esposo, el sastre, aseguró que 'de Macien' había comentado directamente que el objeto de su camino era hacerse «práctico»:

> […] para el caso de que hubiese Guerras y viniese brazo de Rey y Tropa de gente y saquear a Panamá y que le dijo al declarante el referido negro que su amo le había propuesto que, descubierto el camino, lo haría con él para verlo y conocerlo y que todas estas proposiciones que le hacía su amo de muchos días antes lo había estado engañando como el gato al ratón, porque no lo apurase. […] y que le dijo su amo que él era Tigre de Montaña y llevara pólvora y munición.[37]

La expresión «Tigre de Montaña» denota que 'de Macien' realizaba mucho mejor la actividad que el común de los chasquis y que era capaz de asumir el desafío que implicaba la orden de Humphrey. 'De Macien', a pesar del apodo que connota valor y conocimiento, dijo que no estaba de acuerdo con que su amo le llamara «Tigre de Montaña». Cuando se le preguntó si era cierto que llevaba una escopeta, aseguró que él no llevaba armas ni herramientas, ni pólvora ni machete, que solo llevaba un cuchillo viejo y unos bastimentos muy pobres, consistentes en tres panes, un pedazo de carne y uno de queso; esta declaración le sirvió para que ratificar que el viaje que había emprendido era un plan de corta estancia. No se podría asegurar aquí si negó el plan de abrir un camino o encontrar uno nuevo, como negó llevar los aquellos instrumentos.

'De Macien' no aceptó conocer el camino al mar; sin embargo, la respuesta que dio hace suponer que lo conocía. Empero, fuera de ese ocultamiento, ¿había razón para que se ofendiera por ser

36 Contra Francisco Humphaius. Expediente criminal: hechos y Autos de 1739 reunido en expediente en el año de 1773.

37 Ibid.

FIGURA 10. Plano manuscrito del camino de Portobelo que incluye los posibles caminos desde las poblaciones de Caimán, Carica, Humaquía, Tarena y Acandía que muestran las inmediaciones de la Provincia de Citará. «Pueblos de los indios cunacunas» (ca. 1780). Fuente: AGN, Colombia (MP4 103A).

llamado «Tigre de montaña»? Un experto en historia de la comunicación vial durante la colonia americana nos advierte del valor que se necesitaría para recorrer esta importante vía. Para Ramón Serrera, cualquiera de los dos itinerarios por los que se opte para ir de Portobelo hasta Panamá es complejo, tanto si se usa la ruta combinada fluvial-terrestre, a través del río Chagres hasta el punto de las Cruces y desde este punto hasta Panamá, como si se sigue la opción terrestre durante todo el trayecto desde Portobelo a Panamá haciendo uso de las mulas[38]. Es posible que la exploración a pie ahorrara costos, pues el transporte con las mulas era más oneroso e implicaba el riesgo de accidentes, tanto de humanos como de animales. De lo anterior puede deducirse que otros que hicieron ese camino a pie fueran considerados «tigres», como

38 Ramón María Serrera, *Tráfico terrestre y red vial*.

Francis Drake camino a Nombre de Dios (1572-1596) y Henry Morgan hacia Portobelo en 1668 y Panamá en 1671.

Como señala Ots Capdequí, es deber de las autoridades informarse de todo lo que rodea a un acontecimiento, en especial cuando se ejercen las funciones de juez. Los interrogatorios de este caso ilustran que esa obligación a veces se trasladaba a los ciudadanos, quienes eran estimulados con recompensas por brindar información oportuna sobre movimientos o rutas sospechosas. El intentar informar a las autoridades es una actitud recurrente en el caso analizado: el sastre, por ejemplo, manifestó que había tenido el deseo de escribir al presidente con el fin de «evitar una tragedia», pero que, al no poder hacerlo, sugirió a 'de Macien' que llevara una carta al presidente a fin de «prestar un servicio a Dios y al Rey e intentar con ello conseguir la libertad». De otra parte, el recurso a esta posible estrategia para conseguir la libertad otorga un valor adicional al hecho de espiar para obtener conocimientos geográficos. Son útiles las descripciones de caminos secretos para internarse en el monte o intercambiar mercancías; esto permite a algunos atacar y a otros fraguar negocios. En nuestro caso, otro interrogado de apellido de la Rosa aseguró que el sastre Agustín Martínez le pidió que escribiera una carta anunciando los pasos que daba 'de Macien' y que informara que, ente sus pertenencias, llevaba instrumentos como un reloj. La intención del sastre era que 'de Macien' mismo llevara la carta al presidente quien «tal vez, viendo la fidelidad con la corona española, lo premiase con la libertad de su esclavitud». Un teniente interrogado llamado Bartolomé de Salazar, quien dijo conocer a 'de Macien', dijo que el sastre era el responsable de la idea de la carta y por lo tanto, le reclamó el no haber dado las noticias a las autoridades directa y oportunamente. De la Rosa aseguró que cuando redactaban la carta, el sastre Agustín dijo que, de ser necesario, podía aportar pruebas de que «[...] aquello era un gran servicio al Rey, y a Dios y que el señor Presidente era un caballero y Gran soldado, y que premiaría al negro»[39]. 'De Macien' aceptó

39 Contra Francisco Humphaius. Expediente criminal: hechos y Autos de 1739 reunido en expediente en el año de 1773.

que el sastre le entregó una carta para que la diera al presidente, pero dijo que cuando llegó a Panamá no la entregó por miedo y por eso la dejó a guardar en casa de una negra llamada Ruta. Al ser repreguntado por la razón del miedo dijo lo siguiente: «[...] que él es de condición que cuando ve mucho Blanco se turba y que por eso la dio, que la carta no sabido escribir, ni se la leyeron». Muy avanzados los interrogatorios, se localizó a Ruta en la ciudad de Panamá. Esclava del Asiento, de la casta Cancá, Ruta declaró no ser bautizada y «[...] no estar mi instruida en la virtud y misterio de la religión Catholica [sic] apostólica Romana». Por lo cual no prestó juramento. Dijo conocer a 'de Macien' y que la última vez que lo vio, él iba como chasqui, pero que no le entregó ninguna carta. Se interrogó a otra negra, llamada Dafre, quien dijo ser de la casta Lucumí, y que no era cristiana ni instruida en la fe. Ella negó conocer o tener la dichosa carta.

Continuando la operación probatoria, el teniente y el gobernador —quien en este caso ejercía como capitán general y juez—, confrontaron las opiniones en un careo entre las dos negras y 'de Macien'. Con relación a la multiplicidad de funciones del teniente y el gobernador vale acotar lo señalado por el historiador Fernando Mayorga acerca de las particularidades del «Derecho Indiano»: no hubo funcionarios exclusivos para el cargo de juez —si bien, el gobierno y la guerra quedaron a cargo de los virreyes, gobernadores, y la hacienda en manos de oficiales reales—, la función judicial no tuvo cargos autónomos sino que los jueces de primera instancia fueron a la vez mandatarios de otras categorías: alcaldes, gobernadores, corregidores y tenientes que sumaban atribuciones políticas, militares y judiciales[40].

Volviendo al careo entre las negras y 'de Macien' para buscar la carta, lo que en realidad se buscaba era información geográfica útil para un posible plan de ataque; de esa manera se podía saber qué tanto debían temer las autoridades este plan. Dada por extraviada

40 Cfr. Fernando Mayorga, «La administración de justicia en el periodo colonial: instituciones e instancias del derecho indiano», *Revista Credencial*, n.º 136, Bogotá (abril, 2001).

la carta, concentrémonos, entre tanto, en la confesión tomada en Panamá el 5 de diciembre de 1739 a Francisco Humphrey, nacido en la Corte de Londres y de oficio funcionario. Se le preguntó por qué quiso hacer:

> Un Camino Extraordinario y sumamente prohibido por donde Con facilidad y brevedad se pudiese Conducir a esta Ciudad una Compañía de los de su misma nación que había de llegar en breve a Portobelo y pudiese fácilmente transitar a esta Ciudad y apoderarse de ella y desbastarla y saquearla.[41]

Como negar la información es también una estrategia, Humphrey no solo negó el hecho sino que censuró la «consideración de malicia y falta de confianza» con que se le acusaba. En su negación dijo ser incapaz de transitar por caminos ilegales por las calidades de su persona y «las honradas obligaciones de su cargo», en cuyo desempeño no podía incurrir en estas anomalías sin el riesgo de perder su investidura. Negó también tener información de un posible ataque inglés, diciendo que no pudo haber tenido noticias de ello ni de ningún informe militar confidencial de su país pues la correspondencia en esos meses con Jamaica era nula. En general, las acusaciones a Humphrey ilustran el sentido que tenía el acuerdo del Asiento de Esclavos entre las naciones surgido para garantizar la paz entre España e Inglaterra.

Antes de estudiar el rol de Humprey es necesario ubicarnos en el significado político que tenía el albergar en el seno de las costas caribeñas de la Nueva Granada un Asiento de comercio de esclavos de propiedad de los ingleses. Un ejemplo de la participación privada en la vida económica de las colonias se aprecia en el desarrollo del Asiento de esclavos en este caso, producto de las negociaciones con Inglaterra[42]. El tratado de Asiento reza que los asentistas tendrían

41 Contra Francisco Humphaius. Expediente criminal: hechos y Autos de 1739 reunido en expediente en el año de 1773.

42 A la manera de las patentes de corso, los asientos surgen como acuerdos entre los particulares y compañías de particulares con la corona para la administración temporal de un negocio y con la finalidad de repartir las ganancias; estos acuerdos se fueron volviendo más frecuentes en Europa

total libertad de emplear en el comercio de esclavos sus medios propios, por ejemplo, los navíos de su majestad británica o de particulares ingleses: «pagándoles sus fletes y con la voluntad de sus dueños, tripulados de marinería inglesa ó española á su elección»[43]. Este asiento firmado en 1713 dejaba por fuera a todas las naciones, incluida España del comercio de esclavos con las Indias por 30 años, es decir, se terminaba en 1743[44]. Al año de firmado, España concedió nuevos privilegios a Inglaterra dificultando aún más la labores de control del contrabando a los funcionarios españoles en los puertos, pues concedía que los barcos británicos no fueran obstruidos en sus rutas salvo que fueran sorprendidos comerciando ilícitamente. Naturalmente estas y todas las facilidades del texto del tratado hicieron que Inglaterra se lucrara cada vez más: al lado de las garantías para el tráfico esclavista una adición a lo pactado en 1713, que se firmó en 1716, garantizaba a los ingleses la franquicia para introducir quinientas toneladas de mercancías en sus navíos de permiso.

Son dignas de observar otras prebendas para Inglaterra otorgadas por el Pacto de Asiento: El artículo 34 permitía el es-

para la trata de esclavos lo cual se afianzó con el descubrimiento de América y la temprana esclavitud y venta de personas en sus distintos puertos con fines, poblacionales, como consumo o bien suntuario y como mano de obra para las plantaciones de tabaco, azúcar y algodón.

43 «Tratado del *asiento de negros* entre Inglaterra y España». Madrid, 26 de marzo de 1713, en Alejandro del Cantillo, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón, desde el año de 1700 hasta el día*, v. 1, Madrid, 1843.

44 Allí mismo establece que cada cinco años se haría el balance de las ganancias obtenidas por el asiento con una parte asignada a la corona española. Por eso son famosos los asientos de negros de los cuales los más extensos y estables fueron los firmados entre España y Francia y entre España e Inglaterra. En cuanto al primero, tiene su origen en la firma del tratado de Riswik en 1697 y en el empeño de Francia por quedarse con el monopolio del comercio de esclavos para lo cual abrió una compañía en la ciudad de Santo Domingo. Este asiento finalmente se acordó por 10 años (1702 a 1712) al final de los cuales en medio de las negociaciones del Utrecht, Francia cedió los privilegios a la Compañía del Sur creada para por los ingleses en 1713.

tablecimiento de almacenes lo cual podía favorecer el esconder mercancías de contrabando. En las adiciones al Pacto de 1716 se daba permiso para vender mercaderías en las ferias oficiales de Cartagena de Indias, Portobelo o Veracruz y Lima. Los asentistas tenían la autonomía para nombrar su personal de apoyo, marineros, arrieros y oficiales de trabajo; podían cargar mercaderías con rumbo a Europa; participaban abiertamente en las ferias; podían (según el artículo 10) introducir por el río Chagres: «velas, fierro, madera y juntamente todos los demás pertrechos y provisiones necesarias para dichos navíos, fragatas ó barcos luengos y su manutención; con la advertencia que no han de poder vender ni comerciar los dichos pertrechos»[45]. Adicionalmente, a diferencia de la expulsión a que se exponían otros extranjeros, por efectos de este tratado los ingleses tenían trato de vasallos de la corona de España con la condición de no vivir más de cuatro a seis de ellos en cada puerto. Tenían cierta seguridad en el sentido que el artículo 14 les garantizaba que presidentes, capitanes generales, gobernadores, oficiales españoles no podrían embargar sus navíos de asiento a menos que estuvieran cometiendo contrabando *in fraganti*. Aún más el artículo 20 les amparaba advirtiendo que si los asentistas eran molestados, en la ejecución y cumplimiento de su Asiento por medio de un pleito, solo podría esta causa ser del conocimiento de ellos mismos, con lo cual se limitaba el radio de acción de la justicia de la provincia en donde quedara localizado el dicho Asiento[46].

Con todo lo anterior —y a pesar de un artículo que rezaba que el asentista que se encontrara sospechoso de contrabando o cualquier conducta lesiva a la corona española podía ser destituido— Humphrey conocía las ventajas de su cargo y aplicaba entre otras cosas, en su alegato el capítulo 22 del Pacto de Asiento en el cual se establecía que si el asentista era inculpado de ser delincuente o cómplice se le perdonaría el castigo severo —consistente en no volver a ejercer ningún cargo—, si justificaba su proceder

45 «Tratado del asiento de negros entre Inglaterra y España».

46 Ibid.

entregando al verdadero culpable. Esta es la causa de la manera en que inculpó a 'de Macien' para salvarse de una destitución.

El rol que tenía que desempeñar un funcionario de la Corona inglesa en la coyuntura internacional, explica la preocupación de Humphrey durante el interrogatorio por sacar en limpio su conducta: siendo reconvenido, negó las acusaciones e incluso se animó a cuestionar la forma en que se le interrogaba. Reiteró que la iniciativa de hacer el camino fue de 'de Macien', quien le propuso la facilidad que él tenía de venir «[...] de Portobelo a esta Ciudad de Panamá por camino fácil, y más breve, que por El Real, y frecuentemente traficado». Aseguró que él nunca aceptó estas propuestas pues el esclavo tenía fama de borracho pero que insistió tantas veces que le pareció bien intentar encontrar «ese tal camino fácil y breve» pues facilitaría el despacho de los paquetes, correos y papeles, o libros de la Real Compañía que son funciones normales del Asiento. Acto seguido, inculpó a su esclavo de haber hurtado algunos elementos y salir a recorrer el famoso camino. Añadió que, para evadir el castigo, 'de Macien' había inventado la historia del posible ataque inglés. Después de haber intentado, en palabras del Juez, desfigurar las preguntas que se le hacían, Humphrey agregó que las circunstancias relatadas por el negro eran falsas y «pura ficción de su canalla manera de ser». Reforzó su argumento con la defensa de su cargo, añadiendo que el gobierno inglés lo apresaría como «Reo Gravemente Criminoso» si hubiera usado el camino del que se le acusa en un tiempo de paz entre las naciones. Y todavía le quedaron fuerzas para hacer contra 'de Macien' unas últimas acusaciones:

> [...] no es de extrañar que hombres de la infame Naturaleza del dicho negro y tan industriado en crueldades de Un Pirata Comprehenda y alcance a fraguar, estas y otras infamias y mas con el prudente fundamento y justos recelos que ofrece su propio delitos y el haberse Comprehendido sustractor de los bienes de la real factoría de lo que se quejó.[47]

47 Acusaciones de Humphrey contra De Macien en Interrogatorio. Contra Francisco Humphaius. Expediente criminal: hechos y Autos de 1739 reunido en expediente en el año de 1773.

FIGURA 11. «New and accurate map of Terra Firma and the Caribbe Islands drawn from the most approved modern maps and charts adjusted by Astrom Observations», por Eman Browen (1707). Recalca la zona de ataque inglés a Cartagena en dicho año. Fuente: Sala de documentos raros y manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá, Colombia (BRBLAA 5449).

La comparación con un pirata más allá de su impacto retórico, parece aquí una acusación de una conducta terrorista asociada con el conocimiento del bosque, la montaña y la relación entre estos y la costa. Parodiando la cita de Caldas, 'de Macien' resulta atrevido, un verdadero «tigre de montaña», pero, para Humphrey ante el interrogatorio, es también una persona 'peligrosa'. En la batalla retórica del interrogatorio, el Asentista no saldrá bien librado por dos puntos generales que podemos colegir: el inglés implícitamente reconoce que su esclavo tiene el dominio del territorio y una habilidad que lo hace un hombre poco estúpido y, más bien, idóneo para una expedición; dos, las sospechas de colaboración con la causa inglesa son válidas en cuanto pueden vincularse con los posteriores

acontecimientos como los ataques ingleses a Portobelo y el famoso ataque de Vernon a Cartagena de Indias en 1741[48].

Por último, Humphrey aceptó que había despachado a su esclavo con un escrito para Alexandro Wright, pero se afianzó en que no recordaba lo que escribió. Reconoció la carta que se le mostró ya traducida al castellano en la cual él mismo decía que despachaba 'de Macien' «[...] para hacer una Experiencia en un día o dos sin Licencia [...] con exactamente la hora de su llegada en ese lugar y después de Un día, o dos que se canse de vuelva a mandarlo aquí por el mismo Camino sin Licencia»[49]. Nuevos detalles permiten establecer una relación con el ataque de Vernon[50]. De una parte, la sospecha de que hay una confrontación evidente entre las potencias es señalada por el mismo Humphrey[51]; de otra, la ma-

48 Las amenazas tienen que ver con los hechos que desencadenarían la Guerra del Asiento tanto como con los ataques de Vernon a Portobelo, a la Habana, Cartagena de Indias, La Guaira, Puerto Cabello, Cumaná y a la Guayana. Al respecto ver: Francis Russel Hart, «Ataques del Almirante Vernon al continente americano», *Boletín de Historia y Antigüedades*, año XI, Bogotá, 1916, 513-52.

49 Contra Francisco Humphaius, Expediente criminal: hechos y Autos de 1739 reunido en expediente en el año de 1773

50 No eran desconocidas las noticias de que los ingleses, durante la Guerra de Sucesión española, habían planeado debilitar la fuerza naval de España atacando el Río de la Plata, aprovechando para fraguar este proyecto el navío permitido por el Pacto de Asiento. En 1739 se registró una «Propuesta para humillar a España» donde se planeaba enviar una decena de naves y casi tres mil hombres para tomarse Buenos Aires. Cfr. *Propuesta para humillar a España (1739)*, citado por Mario Hernández Sánchez Barba, *Simón Bolívar, una pasión política* (Barcelona: Editorial Ariel, 2004).

51 «Repreguntado Humphrey: como de la Gravedad del Cargo cuando actualmente de esta Experimentando El efecto de la Enemiga declarada de la Nación Inglesa Contra la Corona de España por el mismo hecho notorio de haber entrado en la Bahía de Portovelo navíos de Línea Contra declarado ánimo de hostilizar estos puertos y dominios que han Procurado hacer al aquel Presidio y Castillos cuánto daño les ha dictado superioridad procurando ponerles en la Ultima Ruina y al verse y Experimentarse tan Manifiesta y Conocida Hostilidad al presente no puede dejar de prevenirse con obra de fundamento del cargo que se le hace al Confesante [...] tenerles senda segura y extraviada de los Castillos por donde hacer su entrada a esta Ciudad y que no se hace Creíble ignorase el designo de los Suios». Contra

nifestación que se hizo a los interrogados de que era de «público conocimiento» que:

> [...] a habido en la Costa tan frecuentes embarcaciones extranjeras y especial mente en la Costa de Cartagena un navío Inglés que llevo apresado al mayor General Con la Propuesta para humillar a España hay Gentes delas presentes Galeones y habiendo estado esta embarcación en aquellas Costas Con tanta pudo estar en la de Portovelo y prevenir al Confesante mañosamente de cuanto pudiese ser Conducente al estado de sus Cosas y designios.[52]

En las costas de la Nueva Granada no sería esta la única vez que un asentista se vería implicado en dudosas negociaciones. Esto se puede apreciar en otro expediente digno de examen en el cual se declara inocente a Bernardo Ruiz de Noriega, objeto de una denuncia por contrabando tanto de esclavos negros como de víveres. No sobra decir que dentro de los esfuerzos de la corona española por el control del contrabando —como tendremos ocasión de extendernos en el siguiente capítulo— al parecer la preocupación central estuvo orientada a los víveres y manufacturas pero poco o nada se debatió en las *Disputas* ilustradas acerca del contrabando de esclavos africanos, a pesar de que para finales del siglo XVIII era un comercio usual. Ilustrados asesores de la Corona española como Campomanes buscaron por todos los medios defender la tesis del libre comercio pero no para las manufacturas sino para el comercio de esclavos en ese momento exclusivo de Inglaterra; esta verdadera liberalización solo se logró dentro del gran Tratado de libre comercio de 1789. Más bien, las reformas borbónicas, camino al progreso, buscaron reforzar la esclavitud en el sentido de que los negros dejaran de ser un «objeto de lujo» doméstico y se convirtieran en la mano de obra necesaria para la agricultura y la minería americanas. El historiador Reyes Fernández Durán muestra que, de hecho, los esclavos eran una de las mercancías que se compraban

Francisco Humphaius. Expediente criminal: hechos y Autos de 1739 reunido en expediente en el año de 1773.

52 Biblioteca Nacional de Colombia. Sala de raros y manuscritos, Libro 317, documento 1. Expediente.

más baratas en un rico mercado de contrabando[53]. La anterior sería una razón suficiente para que el caso que hemos enunciado de la acusación al oficial Bernardo Ruiz de Noriega que reposa en el Archivo General de la Nación-Colombia, haya generado un curioso expediente en el cual se trata de esclarecer su inocencia no por causas jurídicas, comerciales y, menos aún, morales, sino como requisito para anular la acusación que impedía que se le oficializara el nombramiento para un nuevo cargo público. En los últimos folios de expediente se aprecia que, finalmente se le retiró la acusación «por Contemplado Complicado en Ylicittas introducciones con el Comandante y oficial Real y en su Virtud mandado sele desembargasen sus bienes y se le librasen los Pasaportes necesarios para la estructuración de los frutos, que tenía existente»[54].

Naturalmente, tenemos que sospechar que la obtención de información con el recurso al espionaje no fue de uso exclusivo de los extranjeros a España[55]. Un valioso documento ilustra los temores que despertaron las noticias clandestinas del posible ataque de Vernon. Se trata de un proyecto oficial de la corona española generado por el espontáneo ofrecimiento que hiciera a la misma el señor Tomás Pérez, después de un viaje a Londres. El señor Pérez comentó al conde de Aranda y a través de este al conde de

53 Al respecto, cfr. el extenso estudio de Reyes Fernández Durán, *La Corona española y el tráfico de negros*, Editorial del economista, Madrid, 2011

54 Archivo General de la Nación, Colombia. Sección Colonia. Fondo poblaciones varias. Rollo 11, Legajo 2. t. 2. Orden 12, Folios 761-772.

55 En otros documentos aparecen sujetos como el ilustrado Ignacio Quiroga quien recolecta y aporta este tipo de información: «También me informé, si habia alguna novedad en la Costa del Mar del Norte, a que correspondió dejaba una Balandra grande Inglesa, anclada en el Puerto de Caleton, hacia la parte de Calidonia, mandada por el Capitán López que traía fusiles, pólvora, balas, y porción de Ropas, que todo lo daba a cambio de Cacaos, y otros efectos que apetecian los Ynglesses, satisfecho yo de la relación, le propuse al Capitán Cuna, ventajas para él y su Pueblo, siempre que condescendiera a que despachara uno de sus compañeros, para persuadir a los Yndios, y chinas que quedaron, se trasladaran a este Real en donde se hallarian bien asistidos, a que no condescendió». Biblioteca Nacional, Fondo antiguo. Documento 17, Manuscrito 317, Informes y documentos de 1774 referentes a la presencia de indios cunas en sus pueblos inmediatos al río Atrato.

Floridablanca, conocidos asesores del rey Carlos III que, mientras se desempeñaba como maquinista en Londres, recibió información acerca de una posible expedición contra las costas americanas. De esto se desprendió la idea de enviar un sujeto desde París a Londres para que se informara de estos acontecimientos, para lo cual se le pagó al capitán John Brooks. Aún más, el gobierno español le propuso a Brooks infiltrarse en la expedición y se ocupó de conseguir la asignación de un dinero para su manutención. En palabras del propio conde de Aranda:

> [...] el gasto del dinero pedido por el capitán Brooks era oportuno dado que podía proveer una información invaluable para la defensa de unas costas a lo largo de las cuales, él tenía ya una conciencia de la fragilidad de su control a causa del dominio y la libertad con que en aquellos lugares se movían los denominados indios bravos.[56]

Como memoria de estas acciones nos queda un interesante cuestionario que el conde de Aranda formuló al informante capitán John Brooks con ayuda de un intérprete. Sin duda, las respuestas en su conjunto anticiparían la formación de un *periplo* pues el interés del proyecto es claro: recabar la información más cercana a la exactitud de las rutas que seguirían los enemigos[57].

La almendra del asunto que nos interesa sigue siendo, entonces, la manera de acceder a cierta información geográfica. Para el caso del asentista, podemos decir que hay un flujo de esta información

56 Archivo General de la Nación, Colombia. Fondo historia rollo 3. *Comunicación entre el Conde de Aranda y el Conde de Florida Blanca*. París, 22 de julio de 1786.

57 «[...] pedí al Capitán John Brooks me hiciese la relación por escrito a fin de gobernarme con mayor exactitud. Quería mejor que se fuesen apuntando sus dichos, pero yo le hice entender que se haría sin el orden que convendría, y sería mucho mejor que él arreglase por sí mismo la relación. Convino en ello, pero corrigiendo la palabra de quedarme con una copia de ella y quemar el original de mi letra para tranquilizarse de que esta por ningún caso podría servir de documento contrario en su país». Archivo General de la Nación, Colombia. Fondo historia rollo 3. *Comunicación entre el Conde de Aranda y el Conde de Florida Blanca*. París, 22 de julio de 1786.

que no es oficial, que a veces es ilegal, pero que es igualmente útil para la composición de rutas y periplos. Finalmente, un caso clásico es citado en el documento-diario escrito por William Funnel, uno de los autores compilados en el libro *Los viajes alrededor del mundo* de William Dampier, quien narra un evento en el cual los piratas consideraron un golpe de suerte el hallazgo de unas cartas que los ingleses hicieron en unas canoas en costas cerca de Santa María la Antigua del Darién. El hecho de que se llame a las cartas «golpe de suerte» obedece a que la información obtenida les permite prever los acercamientos a las costas. Se trataba de información dirigida al presidente de Panamá y al gobernador de Santa María: los documentos hablaban de 200 ingleses que habían llegado al lado norte del istmo y de unos 400 soldados que desembarcarían en dicho pueblo. Esta información resulta de gran riqueza puesto que permitía a quien las leyera organizar un plan de ataque.

Así que la recolección de información dentro de un interrogatorio es una operación muy fructífera. En general, las notas anteriores con relación al curioso valor que adquiere la información geográfica dan validez a la expresión de Gerard Sanders para referirse a los piratas como «punta de lanza de la economía de las potencias» pues nos deja concluir que son también los informantes punta de lanza de las hostilidades y coyunturas.

El esfuerzo de la corona por controlar el espacio costero que se aprecia en la anterior documentación y en la que sigue, da la razón al jurista Hugo Grocio cuando este aseguró que la política interna española en su administración de las colonias americanas tomaba medidas «contra natura»[58]. Medidas más acordes con la lógica de la

58 Clarence Haring pone claros ejemplos de lo planteado por Grocio. Un caso de 1616, cuando arribando a Lisboa la flota al mando de Tomás de Rasparú, la Corona española ordenó que el tesoro fuese enviado por tierra a la Casa de Contratación de Sevilla lo cual levantó protestas de los comerciantes quienes tuvieron que pagar mucho dinero para proteger el acarreo. La Corona insistió en estas normas; en 1610, cuando se presentaron en Cádiz los galeones de Portobelo, se les ordenó seguir al Guadalquivir generando gastos absurdos. Hacia 1664 se ordenó 'contra natura' que si navegaban por Guadalquivir la pena era la exclusión total de la navegación de las Indias.

naturaleza de las zonas costeras, serían aquellas como las que señala Werner Cantor para la provincia de Citará y que consistieron en usar a los nativos como vigías de las costas y fuerza indispensable para informar y prevenir cualquier ataque de los enemigos de la Corona española. Esto indica que los indios eran más hábiles que los milicianos para desempeñar el cargo de centinelas: «por su mucha agilidad y porque no se detienen ni en lo áspero de los fragales, ni en lo espeso del monte, ni porque la embarcación sea pequeña o mala»[59]. El ejercicio del conocimiento geográfico de los indígenas en diferentes escenas y situaciones (acompañantes, espías, informantes o contrabandistas) es rico y variado en posibilidades.

Prohibición de navegar por el río Atrato

> Los indios gentiles, más que otras naciones del mundo, tienen ignorancia invencible de algunos preceptos de naturaleza. Entre los indios se ofrecen muchos casos, en que se pueden excusar de culpa, contra la ley natural.[60]

Justamente es Grocio quien a inicios de 1600 dio a conocer el documento que sentaría las bases del derecho internacional con las *Leyes de la guerra y la paz*. Con esta obra se haría famoso, en especial, por la proliferación de traducciones que tuvo la obra a partir de su primera publicación. En el seno de los debates económicos del periodo colonial americano, los planteamientos del jurista acerca de la posesión de los espacios marinos ilustraban *in situ* las

59 Erik Werner Cantor, *Ni aniquilados, ni vencidos. Los emberá y la gente del Atrato bajo el dominio español. Siglo XVIII* (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia —ICANH—, 2000)

60 Severino Santa Teresa, *Historia documentada de la Iglesia en Urabá* (Panamá: Empresa Nacional de Publicaciones, 1956). Al respecto resulta muy estimulante también la afirmación de Marcelo Carmagnani quien al contrastar el conocimiento occidental de la naturaleza con el de los pueblos nativos concluye que de los indios de América, los «menos civilizados son los más complejos» Cfr. Marcelo Carmagnani, *El otro Occidente. América Latina desde la invasión europea hasta la globalización* (México: Fondo de Cultura Económica, 2004).

tensiones entre los imperios por sus posesiones coloniales de ultramar. Principalmente aquellos presupuestos según los cuales los espacios, como las cosas, no pueden ser del todo ocupadas porque no son propiedad de nadie por cuanto «toda propiedad procede de la ocupación». Principio, casi filosófico, del cual se desprende que:

> [...] todas las cosas que pueden servir a un individuo, pudiendo servir, sin alteración, a los demás, tienen por esencia un dominio común a los individuos en su totalidad, y deben seguir perpetuamente tal como fueron creadas por la naturaleza.[61]

Grocio argumenta que el mar y sus espacios costeros no pueden ser poseídos y que son para la utilidad de todos; para ello usa ejemplos de la navegación y la práctica de la pesca en mares, ríos, lagos, ciénagas o riberas. Este carácter inaprehensible del espacio es útil para mostrar las posibilidades de uso de los recursos naturales. De ahí que los espacios colindantes con las costas estuvieran llenos de significados diversos para los habitantes y los gobernantes, a saber, un uso o un carácter mítico o económico, o, como lo muestra Orián Jiménez, para la clandestinidad que ejercían negros y libertos, huidos de los *reales de Minas*, un significado vital: «una vez enmontados, se hacían cimarrones y reiniciaban una vida sin control, dedicada al cultivo de maíz y a la caza de animales de pelo, pluma y escama»[62]. Fue entonces, inevitable que chocara la administración de la Corona con las formas culturales de la apropiación de la naturaleza por parte de los habitantes.

Esto se hizo patente en la región del Chocó, en la cual el río Atrato se fue convirtiendo poco a poco en un eje de comunicación vital y en objeto de control por parte de los esfuerzos oficiales y en zona de amplia circulación de indígenas y negros. Hasta fines del periodo colonial, la relación de estos dos grupos con los extranjeros en las riberas del río Atrato y su conexión con el mar motivó a la Corona a emitir órdenes y cédulas en los años de 1698, 1705, y 1717

61 Hugo Grocio, *De la libertad de los mares*.

62 Orián Jiménez, *El Chocó: un paraíso del demonio, Nóvita, Citará y El Baudó, siglo XVIII* (Medellín: Universidad de Antioquia, Universidad Nacional de Colombia, 2004).

para «cerrar» el río Atrato e impedir estos estrechos contactos y el comercio ilícito en todo el Darién. Pero, con el paso de los años, la eficacia de la medida resultó contraproducente y el contrabando aumentó[63]. ¿Por qué? El ilustrado Ignacio Quiroga, siendo consultado para el tema de la exploración de los caminos, luego de denunciar la falta de prácticos bogas y marineros, dijo que la prohibición «bloquearía» y no ayudaría militarmente en caso de una guerra:

> la prohibición con pena de la Vida de navegar en el Rio Atrato, comprende solo a los Españoles, y sirve de un fuerte apoyo a los Indios rebeldes, y a los Extranjeros para afianzar mas [...] su Comercio, y designios: porque aquellos por necesidad son ignorantes del terreno, y curso del Rio, y de las más o menos ventajosas situaciones, como que se les impide su conocimiento; por el contrario los Extranjeros, con el seguro de que los Españoles no tienen defensa, ni arbitrio de navegar el rio, ni traficar sus márgenes; pueden sin recelo fondearlo; demarcarlo, y establecerse donde les pareciere oportuno; si las Provincias del Chocó son invadidas, no hay arbitrio de ocurrir por el socorro a Cartagena, ni a Panamá, aun que sea muy breve aquel camino, por estar prohibido, y no haber practico de los senderos; haciéndose preciso pedir los auxilios, a las ciudades de afuera, y aun hasta la Capital: de modo, que por la excesiva distancia, se pasa el tiempo oportuno, o pueden estar perdidas las Provincias, por la dilación del Socorro; a que se agrega la poca seguridad, y los continuos sobresaltos en que viven, los habitantes en la Provincia.[64]

63 Para Gaspar de Jovellanos estas leyes eran inútiles cuando un Estado no produce el género prohibido ni tiene la forma de garantizar su distribución, por esta razón: «Las prohibiciones de extraer sirven de obstáculo al aumento de la industria; y son además un principio de corrupción, como lo será siempre cualquiera ley arbitraria, en cuya derogación o quebrantamiento tenga interés un gran número de ciudadanos». Don Cándido Jovellanos en Nocedal, «Obras publicadas e inéditas, de Don Gaspar Melchor de Jovellanos», t. II. *Biblioteca de autores españoles, desde la formación del lenguaje hasta nuestros días*, t. Quincuagésimo (Madrid: Ediciones Atlas, 1952). Gaspar Jovellanos, *Informe de la Junta de comercio y moneda sobre fomento de la marina mercante, extendido por el autor.*

64 Biblioteca Nacional, Fondo Antiguo, Documento n.º 12 del manuscrito.

En concordancia con Grocio y con el ilustre asesor de la Corona española Gaspar de Jovellanos, para el historiador Ots Capdequí las medidas punitivas no alcanzaban contener las aspiraciones al mercado de los extranjeros y la arbitrariedad de unas autoridades que sacaban partido de esta situación, «al amparo de la enormidad de las distancias y de la irregularidad de las comunicaciones con la Metrópoli»[65]. La importancia que adquirió el tema de la navegación por el Atrato se demuestra en que fue objeto de las diferentes competencias, la Audiencia y los gobernadores de Cartagena de Indias y de Popayán para el control de esta región como se ve en algunas causas criminales o denuncias por contrabando. Por ejemplo, un conjunto de diligencias realizadas en 1731 para esclarecer la introducción de ropas holandesas por el río Atrato a las provincias del Chocó fueron enviadas al *consejo los autos*, desde donde se seguía una investigación en contra de un gobernador comprometido en comercio ilícito. Dicho Consejo ordenó en 1773 al presidente de la Real Audiencia que se cerrara la navegación por este río[66]. Con esta orden cobraron validez las advertencias y solicitudes del ingeniero Antonio de Arévalo enviadas a Madrid en 1764, 1766 y 1772 para la construcción de los fuertes del río Caimán y Calidonia en el Darién. Arévalo conocía los informes del gobernador de Panamá Antonio Guill, las cuales aparecen en el documento *Concepto del fiscal sobre el asunto de la navegación del Atrato, dado en Santafé en 1774*. Allí se reconoce paradójicamente que el río, de manera natural, debe ser abierto y franqueado:

> Desde el descubrimiento de la América, se ha mantenido el Rio de Atrato, tan franco, como le crió la naturaleza, sin que é introducirse a las Provincias del Chocó, de donde trae su origen, así como para comerciar con los Yndios, y aun establecerse entre ellos de modo que lo han verificado en diversidad de ocasiones, y últimamente. Lo estuvieron en el Darién los Franceses, a quienes admitió el Rey

Otros documentos de 1774, relacionados con el asunto de la navegación del Atrato (originales). Ignacio de Quiroga.

65 José María Ots Capdequí, *Instituciones de Gobierno del Nuevo Reino de Granada*.

66 Ibid.

> Nuestro Señor bajo su Real protección. Pero después que por el Señor Presidente Don Antonio de la Pedrosa, y por el Señor Oydor Don Josef Martínez Malo se prohibió su tráfico, y se aprobó por Su Majestad la prohibición es preciso fuese mayor la libertad de los Extranjeros.[67]

En el documento está implícito el reconocimiento temprano de la limitación de la medida de cerrar el río la cual discriminaba a españoles y extranjeros. La providencia tomada por el señor don Antonio de la Pedrosa, advierte que la prohibición misma abría, de manera más bien contraproducente, una puerta a los extranjeros, a su comercio y a la introducción de géneros de contrabando; «[...] y que la prohibición a los Españoles la navegación del Río Atrato, supuesto que esto, no sirve de impedimento del Extranjero»[68]. Una advertencia frecuente sobre la zona consistía en la necesidad de fomentar y ordenar la explotación de la minería. Asimismo, era frecuente la recomendación de aprovechar las ventajas de una promesa de comunicación interoceánica ofrecida por los ríos de la región del Atrato especialmente en la conexión con el río San Juan. La solución tomada por el funcionario Diego de Morales fue prohibir la navegación, lo cual es contrario a la naturaleza fluvial y a las necesidades económicas de la región.

Las razones y propuestas a favor de la prohibición advertían que la restricción contradecía el curso natural de los ríos y que era una medida legal necesaria pero insuficiente.

> Don Baltasar Carlos Pérez de Vivero, Marqués de San Miguel de la Vega, Gobernador y Capitán General de la ciudad de Popayán y sus provincias, asegura que dado que las provincias del Chocó, Novita y Noanama por esta inmediata a la mar del Sur, que continuamente es habita [sic] del enemigo inglés, es necesario para la más pronta defensa de dicha provincia, nombrar un maestre de campo con toda integridad, valor y celo en el servicio de su majestad.[69]

67 Biblioteca Nacional de Colombia, Sala de Documentos raros y manuscritos. Fondo antiguo, Libro 317, documento cuatro. Concepto del fiscal sobre la navegación por el Atrato.

68 Biblioteca Nacional. Fondo Antiguo, Documento n.º 12 del Manuscrito.

69 Enrique Ortega Ricaurte (Ed.), *Historia documental del Chocó* (Bogotá:

Finalmente, la navegación en el Atrato estuvo prohibida entre 1730 y 1784, con las frecuentes incursiones de ingleses y las mismas confrontaciones con los indios. La prohibición se firmó en Aranjuez el 5 de junio de 1774[70]. El rey manifestó los antecedentes de la prohibición de la siguiente manera: primero, la fácil comunicación que tienen los holandeses en ese río con los indios; segundo, que en 1776 los indios quemaron la vigía y mataron en el Atrato al capitán Antonio Rico y a otras nueve personas, por lo cual se hizo examinar el asunto tomando en cuenta las versiones de los gobernadores y de otros sujetos enterados del asunto, acerca de las características físicas del río y sus conexiones, de las poblaciones de los indios y de las mejores providencias para impedir el tráfico ilícito. Con estas motivaciones, el rey reconocía que los indios eran depositarios de importante información geográfica. Aún más, para la elaboración de su concepto tuvo en cuenta la relación hecha por el virrey Pedro Mesía de la Cerda y los informes geográficos de algunos ciudadanos como el citado Ignacio Quiroga[71].

Los documentos conservados sobre el asunto de la navegación del Atrato no dejan de ser sorprendentes pues, con las mismas descripciones previas de las condiciones geográficas del río Atrato y sus afluentes, muestran argumentos en contra de la prohibición que años antes se había visto como una fácil solución al incontrolado tránsito de gentes por las riberas y cauces. El concepto de la Junta de Tribunales, convocada por el virrey que se reunió en Santa Fe en 1774 sintetiza el sentir de esta última documentación que recomendaba urgentemente volver a abrir la navegación por el Atrato. Allí se expresa que la libertad para la navegación de dicho río ofrece grandes ventajas, entre ellas:

> [...] será útil y conveniente la navegación del Río Atrato por las bocas que desaguan en el Golfo del Darién, para introducir por ellas, los géneros, efecto y abarrotes, que de Cartagena podrán lle-

Editorial Kelly, 1954).

70 Real cédula de 1774 al virrey de Santafé sobre navegación comercial por el río Atrato (original). Biblioteca Nacional de Colombia, Sala de Documentos raros y manuscritos. Fondo Antiguo. Libro 317, documento tres.

71 Ibid.

> varse a las internas Provincias del Chocó con los Negros que necesitaren los mismos para el mayor laboreo de sus minas, y aumento de otras que podrán descubrirse.[72]

En otras palabras, esta sentencia buscaba que, —al ampliarse el camino por el río Atrato hacia Cartagena de Indias—, se pudieran introducir los comestibles necesarios y sobre todo a bajo costo, lo mismo que abaratar los precios de ropas, medicinas utensilios y cuadrillas para la explotación minera. Agrega que «también los negros vivirán más contentos, teniendo lo que necesitan, a precio más moderado»[73]. Estos motivos son suficientes para darnos cuenta que la idea de que la prohibición estimularía el contrabando se advirtió desde un comienzo.

Cuando habla de las ventajas de la navegación por el Atrato para conseguir más baratos los materiales para la extracción del oro, el criollo Joseph López muestra los caminos, llamados por él «intrajinables», en la comunicación terrestre por el interior de la Nueva Granada y la manera como se llevan las cargas «[...] a costillas de racionales después de haber girado muchos centenares de Leguas por el Río de la Magdalena»[74]. Sus planes para revitalizar el comercio por el río Atrato se referían a que esta navegación ofrecía tantas cualidades que podrían hacer bajar los costos del transporte terrestre, entre otros, los costos de la manutención de los cargueros. También advertía la ventaja de conectar, a través del Atrato, al Chocó con la rica circulación del comercio español, ya que era paso hacia Guayaquil «[...] sin tantos riesgos y escalas, como en el actual giro por la Mar del Norte a Portovelo de Panamá por agua dulce, y tierra, y después por la Mar del Sur donde nadie ignora los

72 Biblioteca Nacional. Sala de Documentos raros y manuscritos. Fondo Antiguo. Libro 317, documento quinto, Concepto de Junta de tribunales, convocada por el Virrey y que se reunió en Santafé en el mismo año de 1774 referente a la misma cuestión.

73 Documentos de 1774 relacionados con el asunto de la navegación del Atrato.

74 Biblioteca Nacional. Sala de raros y manuscritos. Documento 25. Manuscrito 317, Conceptos sobre el asunto de la navegación del Atrato, año de 1774.

quebrantos que se han padecido»[75]. Otra razón, aportada por los marinos Jorge Juan y Antonio de Ulloa, era que, con ese camino, se producía una inmediata baratura de los géneros, pues la carestía era causa del tráfico ilícito. En sus palabras, si se lograban comprar los géneros lícitos a precios bajos, en comparación con los ilícitos que bajaban de los barcos, se sufragarían las contribuciones de los contrabandistas para llevar sus artículos hasta Lima y Guayaquil. Para estos marinos españoles, un remedio para desterrar el contrabando consistía en regular la frecuencia de las comunicaciones sin que se tuviera que llegarse a prohibir navegar o consumir los productos[76]. Estas opiniones son corroboradas por autoridades en el campo de la geografía y de la ingeniería de la época, como Francisco Requena, para quien la relación entre Guayaquil, Cartagena de Indias y Santafé resultaba vital en términos comerciales y administrativos[77]. Por supuesto, Requena no ignoraba las peripecias que ocurrían por los caminos que comunican las provincias, pero tampoco la negligencia de las autoridades para solucionarlo[78]. De ahí que se adhiriera a las formulaciones de franqueo de la navegación no solo del Atrato «sino a la idea de poblar las márgenes de sus ríos para habilitarlas en el comercio», tal como aparece en los documentos que justifican la Pacificación.

75 Ibid.

76 Carlos Pereyra, *Historia de América española*.

77 Francisco Requena, *Descripción histórica y geográfica de la Provincia de Guayaquil en el Virreinato de Santafé, para acompañar al mapa general de su distrito e inmediaciones hecha por el ingeniero extraordinario Don Francisco Requena* (Sevilla: Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1984).

78 La experiencia de Francisco de Requena sustenta la autoridad de sus conceptos en esta materia, su carrera empieza en 1764 como alférez destinado al servicio en Panamá. Al año siguiente recibió el encargo para la fortificación de Portobelo entre otras edificaciones y restauraciones en puertos como Cartagena de Indias. Dentro de sus escritos se cuenta con los más prolíficos e ilustrados informes sobre la Audiencia de Quito.

La pacificación como complemento de la prohibición de la navegación

El imaginario de seguridad costera consistente en que, al controlar las costas se controla el interior, se emparenta con las medidas o leyes de circulación y el anhelo por controlar la movilidad de la población. Esto aparece en documentos como las diligencias para que se declare en la provincia de Citará el libre comercio de víveres por el arrastradero de San Juan. Dicho documento data de 1757 y compila diversas consideraciones sobre la pacificación de los indios. Su autor, el criollo llamado José Rentería se dirige a las autoridades para tratar el caso de los indios de la región del Lloró. El argumento central consiste en que los indios *lloroes* como los *quibdóes* tienen derecho a «un río que la naturaleza hizo común». Rentería se preguntaba si acaso una reglamentación sería suficiente para considerar a los indios como enemigos[79]. Lo que era materia de análisis realmente era que los indios intentaban adaptarse a las nuevas normas sin perder su movilidad. Por ello el gobernador Andrés de Ariza opinaba que la pacificación no era un medio posible si no se fomentaba el conocimiento del indio, el estímulo de sus servicios y una relación de amistad[80]. También en las opiniones dadas al virrey sobre la conveniencia o inconveniencia de levantar la prohibición de navegación por el río Atrato, es recurrente la idea de repoblar las zonas tradicionalmente habitadas por los indígenas.

> Últimamente, que franqueada la Navegación de dicho Río con el trafico se irán pacificando sus Márgenes, y la Provincia del Darién

79 «Diligencias para que se declare libre en la provincia de Citará». *Historia documental del Chocó*. Publicación dirigida por Enrique Ortega Ricaurte, Bogotá, Editorial kelly, MCMLIV. Título de Maestre de campo de las provincias del Chocó, Novita y Noanama a don Domingo Carvajal Bernaldo de Quirós. Octubre 9 de 1710.

80 Algunos autores como Carlos Pereyra han mencionado un proyecto a través del cual el virrey quiso atraer por «medios suaves» a los indios con la ayuda de un inglés, Enrique Hupper, para negociar con ellos, logrando en Turbaco una negociación con los principales caciques en julio de 1787; por medio de este tratado los indios aceptaron la autoridad del rey de España y del virreinato. Cfr. Carlos Pereyra, *Historia de América española*.

> por donde con el tiempo, podrá transitarse, por tierra desde esta, ala de Panamá, y más costas del sur, haciendo en caso de Guerra por tierra su Comercio con ellas por evitar el riesgo, que entonces hay por mar.[81]

En el texto del proyecto para el mejoramiento de la seguridad de la navegación por el río Atrato, Joseph López propone habilitar la zona para el uso y también para ampliar las posibilidades con que cuentan las embarcaciones:

> [...] haciéndose trajinables, y traficables, aquellos incultos terrenos, y tránsitos podrán facilitar entrada a los [extremos] para aquellas Provincias, apoderarse de sus preciosas producciones, e imposibilitar el trafico [...] por el Río de la Magdalena, y tránsito de tierra.[82]

El espíritu ilustrado de las anteriores opiniones apoyaba la habilitación del tráfico fluvial, lo cual facilitaba la «reducción» de los indios. Muchas comunidades fueron forzadas a salir de sus espacios y «en su diáspora, se convirtieron en mestizos o blancos empobrecidos», mientras algunos vecinos se apropiaron de sus tierras a cambio de las cuales habían recibido terrenos estériles[83]. Para Marta Herrera, al final del periodo colonial las autoridades neogranadinas no escatimaron gestiones tendientes a transformar los «pueblos de indios en parroquias de blancos»[84].

Durante casi todo el periodo colonial la «pacificación» fue un tema de preocupación del gobierno en zonas como la Guajira y el Darién. Para finales del siglo XVIII, las autoridades aún intentaban por distintos medios reducir a los indígenas. En 1770, algunos frailes como Margil Gil seguían intentando la evangeli-

81 Biblioteca Nacional, Sala de raros y manuscritos. Documento 27, Manuscrito 317, Conceptos sobre el asunto de la navegación del Atrato, año de 1774.

82 Ibid.

83 Marta Herrera Ángel, *Poder local, población y ordenamiento territorial en la Nueva Granada siglo XVIII*.

84 Ibid.

FIGURA 12. «Mapa del Chocó delineado por G. A. de la Roche en 1804. Copiado por Erasmo de la Roche en 1830». Fuente: AGN, Colombia (MP4 137A).

zación de toda la zona de Veraguas específicamente en las poblaciones de San Carlos de Chirú, Chepigana, Cana y El Real. Para no ser hostilizados, los indígenas prefirieron para esas décadas acogerse al gobierno de Panamá y se protegieron en dichas poblaciones. El virrey Antonio Caballero y Góngora emprendió en 1786, al mando de Antonio de Arévalo, la campaña de pacificación hacia el Darién; la primera de sus acciones fue la ocupación del golfo de Urabá, la erección de los fuertes de San Rafael y San Gabriel y la fundación de la ciudad de la Carolina del Darién en la mitad del golfo de Caledonia, en donde había ocurrido la más violenta

resistencia indígena; también se erigió el fuerte del Príncipe[85]. Para hacer uso de los «medios suaves», el virrey Caballero y Góngora en su proyecto pacificador, recurrió a la presencia del inglés Enrique Hopper, amigo de los indios y quien logró que varios de los caciques aceptaran trasladarse a Turbaco para firmar en 1787 un tratado en el que los líderes indígenas reconocían la autoridad del rey de España a cambio de ventajas para su seguridad[86].

Pero la reunión de Turbaco daba a entender que las aspiraciones del tratado de paz que la Corona firmó con los indios del Darién en 1741 no habían sido suficientes o efectivas. El nuevo intento de recurrir a tratos suaves obedece al temor de los gobernantes de acciones como las de 1728, año en que ocurrió la invasión de los indios mosquitos a Chiriquí en la costa de Nicaragua y los violentos combates en Chuchunaque. Cuatro años después se presentaron crudos ataques en el pueblo de David y un asesinato masivo de los habitantes del pueblo minero de la Paz. Estos últimos hechos habían motivado la construcción en 1777 del fuerte de San Carlos en la boca del Tuira y la firma de un tratado de paz con los indios mosquitos. El historiador José Manuel Pérez Ayala describe el viaje que hizo el virrey a Cartagena de Indias en octubre de 1784 con el objeto de preparar la expedición de pacificación que arrancó en enero de 1785[87]. Así fueron pacificados los indios que en el año de 1782 «habían pasado a cuchillo» a 140 hombres del regimiento

85 Juan B. Sossa y Enrique J. Arce, *Compendio de historia de Panamá*.

86 Demetrio Ramos describe la política pobladora como la fijación por parte de la Corona de los destinos, en sus palabras, «del contingente humano, que no se instalaba en América de acuerdo con un criterio voluntarista sino pragmático y dirigido». La Corona entonces, enviaba a los pobladores hacia áreas estratégicas, como la costa de los Mosquitos, la zona de Darién, etc. Ver Ramos Demetrio, *América siglos XVI a XIX*, III simposio sobre el V Centenario del Descubrimiento de América celebrado en el Colegio mayor Zurbarán Madrid, 1989-90, contraste entre la América de los Austria y la de Carlos III.

87 José Manuel Pérez Ayala, *Antonio Caballero y Góngora Virrey y Arzobispo de Santa Fe 1723-1796* (Bogotá: Imprenta Municipal, 1948).

de la Corona, que viniendo en auxilio de Cartagena de Indias, habían sido arrastrados por un temporal a las costas del Darién[88].

Aunque el virrey consideró la posibilidad de perdonar a los indios por los *daños* y *excesos* que cometieron en las montañas y costas, y en el Golfo de Urabá, recomendó que se les hiciera saber que, si volvían a revelarse, se les perseguiría y trataría como a vasallos rebeldes. Si los indios cumplían no se les molestaría en sus pueblos, personas, rozas, platanares y cosechas; quedando ellos obligados a observar la misma conducta con los españoles y demás vasallos del rey; igualmente para quienes se establecieran en los diferentes parajes del Istmo, quedando todos los caciques sin facultad para tomar la justicia por su mano; en el caso de que algún indio recibiera algún daño podría quejarse ante el comandante de la población más inmediata para que el delincuente fuera castigado. En el acuerdo se estableció que por ser vasallos de un mismo amo, indios y españoles podrán andar libremente por el golfo, por la

88 Este es el relato original: «En mil setecientos ochenta y siete, hallándose juntos, en presencia del Excelentísimo e Ilustrísimo señor Virrey, Gobernador y Capitán General de este Reino don Antonio Caballero y Góngora el señor don José Carrión y Andrade, Gobernador de la plaza de Cartagena; el señor don Juan Moreno de Avendaño, Asesor General del Virreinato y Oidor honorario de la Real Audiencia de Santa Fe; el señor don José Antonio de Berrio, de la de Santo Domingo, y diferentes personas de calidad y distinción, entre ellas los Tenientes Coroneles don Luis de la Carrera y don Francisco José Jersén; el Abate don Luis de Rousulet, el Administrador de Correos don José Fuertes; el Capitán don Enrique Hooper y el presente Secretario por Su Majestad de este Virreynato, juntamente con los diferentes Capitanes del Darién, que a instancias de este último se hallan en este pueblo, y son el Cacique General don Bernardo, que lo es de Estola; el Capitán Guaycatí, de río Monos; el Capitán Guillermo Hall, de Pertu Gande; el Capitán Jorge de Acandí; el Capitán Urruchurchu, o Suspani, de Sucubu, y como representante de los otros jefes de la Cordillera; y el Capitán Jack, representado por José Díaz Robles, a causa de hallarse enfermo, y todos ellos, y singularmente el Cacique General don Bernardo, en nombre de todos y cada uno de los Capitanes, Jefes e Indios que componen las diferentes parcialidades de la parte Norte del Istmo del Darién, que cansados y fatigados ya de las hostilidades que han sufrido por parte de los españoles, han venido a pedir la paz, y reconocer por legítimo dueño y Soberano al señor don Carlos III».

costa, por los caños, ríos, bajos y por el interior del país, sin que se les impidiera la pesca o la caza para su subsistencia y que se podían comunicar y levantar sus ranchos, rozas y platanares en donde mejor les conviniera, sin que se les obligara a cambiar de paraje. Es decir, usando su tierra con la facultad de gozarla, de darla o de venderla como amos y dueños.

En medio del orden que se intentó con la negociación, el virrey advirtió que, para que el convenio fuera posible, se debían mantener ciertas rutas establecidas por la costumbre. Así, según el acuerdo, los indios podrán vender sus frutos y cosechas, sus pescas y conchas a los españoles, tanto en sus establecimientos como ir a venderlos a Cartagena de Indias, Portobelo, Panamá o el Chocó. En el convenio se establece:

> Debiendo los españoles gozar de los mismos derechos de establecerse, hacer sus rozas, caza, pesca y habitaciones en donde no perjudiquen a los establecimientos y rozas de los indios, y andar por tierra, por mar y por los ríos en la misma forma y libertad que aquéllos, se ha convenido que así unos como otros andarán sin armas, a excepción de la tropa, que tenga que ir a alguna comisión por mar o por tierra.

Según José Manuel Restrepo, el final fracasado que tuvieron los proyectos de Caballero y Góngora para someter a los indios del Darién y colonizar su territorio partió del ejercicio de negociación con que inició este proceso, similar en varios aspectos, al de la negociación que adelantó la Corona en la costa de los Mosquitos. En este último caso, se había conseguido sacar a los ingleses en medio de las tensiones y acuerdos entre España e Inglaterra. Dentro del plan de la campaña de pacificación y recolonización de la costa Misquitia se armaron desde Cartagena de Indias, expediciones marítimas con la ayuda de un intérprete inglés de apellido Hodgson. Algunos jefes indígenas fueron atendidos con regalos y ofrecimientos de Góngora lo cual no redundó en visibles progresos pues los jefes, en cambio, se armaron y levantaron durante la propia administración del arzobispo virrey.

De otra parte, y muy a pesar de los esfuerzos del gobierno y de los proyectos de pacificación, y aún bajo las condiciones de esclavitud y explotación minera, algunos indígenas y esclavos huidizos pudieron apropiarse de su territorio. En relación con los «reales de minas» de Nóvita y Citará, Mónica Hernández describe una situación de ambigüedad en el control por parte de los españoles que habitaban los asentamientos, los cuales influyeron en la configuración espacial de los pueblos de indios. Esta perspectiva es interesante por cuanto conecta «las formas de construcción de territorios de negros esclavizados, indígenas y españoles»:

> Formas simultáneas, aunque jerárquicas, de apropiación del espacio chocoano, que permitirán entender los procesos históricos de modificación y acomodación de las estructuras sociales que los españoles trataron de imponer en América durante la colonización.[89]

Una excelente descripción del río Atrato es la nota a pie de página de una muy temprana relación que en julio 23 de 1669 hace el bachiller Antonio de Guzmán:

> El río Atrato se origina de la cordillera de la ciudad de Anserma; Pasa por la provincia de los indios sitarabiraes, que son los chocoes, y es el trajín de ellos y por donde tienen asentadas sus navegaciones; y por la parte de Cauca, que es por donde le cogemos cuando venimos a esta provincia de la ciudad de Antioquia, le tributaron los ríos siguientes: Por bajo de la población le entran inclusos y unidos a uno, Naurita, Ucumita, Panipani, Tutunendo; más abajo le entran Beberama, Bebará, Arquía, que este es el de Taita; siguiese luego otro río llamado Murri y convienen los indios que este río es el de Penderisco y Urrao; por bajo de este río le entran Tarca, Nanamutia, Munitó, Doparando, Corobudó; siguese luego otro río mayor que este de Atrato con ser tan grande por tributarle tantos ríos, llámase Dopurebudó, y tiene sus aguas muy turbias, y este es el Dariel. En este río del Dariel, que el español le llama así y los

89 Mónica Patricia Hernández, *El Chocó en el siglo XVIII: La articulación de diferentes formas de construcción de los territorios en las provincias de Nóvita y Citará*. Bogotá, 2006 (Tesis de Grado Pontificia Universidad Javeriana, Carrera de Historia).

> indios Dopurebudó, hasta la provincia de indios llamados Susurupi; y aunque todas estas provincias son ricas, ninguna lo es tanto como la del Oramita, que dicen los indios que en las playas de los ríos y quebradas ganan el oro.[90]

Con la misma claridad, Pedro Fermín de Vargas delimitó el virreinato de la Nueva Granada a partir de la línea de Veraguas a instancias de Centroamérica. Las ideas de este ilustrado acerca de la necesidad de proteger las fronteras marinas y costeras, tanto hacia el mar del Norte como el del Sur, muestran los alcances del río que nos ocupa. Para De Vargas:

> Entre las cabeceras del río de Atrato, y las de San Juan, el uno que desemboca en el mar del Norte y el otro en el del Sur, hay una cordillera tan estrecha en ciertos parajes que convida naturalmente a abrir comunicación a estos dos ríos, y por consiguiente a los dos mares.[91]

Los pensamientos de De Vargas, mediados por una formación que no en vano ha llevado a algunos historiadores a considerarlo como el primer economista de la Nueva Granada, iban orientados al logro de la construcción y optimización de las vías internas de comunicación. Sin embargo, su mirada no se alejó de la perspectiva marítima a la que no restó importancia.

Otra descripción geográfica permite apreciar la interacción hombre-tierra y la relación mar-continente que se da en la zona alimentada por el río Atrato. Orián Jiménez plantea que este «valle fluvial» encierra lo que se puede denominar tres límites *aráfinios*, esto es, un espacio que compromete varias *provincias* organizadas bajo un mismo ente administrativo a saber: la antigua gobernación de el Chocó, creada por los Borbones en 1726 para efectos de control fiscal y del contrabando; la zona del Baudó, que fue re-

90 «Descripción del Río Atrato y de sus afluentes, por el Bachiller Antonio de Guzmán y Céspedes», en Enrique Ortega Ricaurte (ed.), *Historia documental del Chocó* (Bogotá: Editorial Kelly, 1954).

91 Pedro Fermín De Vargas, *Pensamientos políticos y memoria sobre la población del Nuevo Reino de Granada* (Bogotá: Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, 1944).

fugio de negros, mulatos, indios y cimarrones, y que surgió como resistencia al maltrato que amos y corregidores daban a indios y negros, un «espacio del refugio y la libertad»; los ríos Atrato, San Juan y Baudó que eran fronteras naturales, culturales y políticas. En este contexto se destaca el Atrato por ser el nervio del comercio ilícito y una de las vías de comunicación más activas de los indios, mientras que el San Juan lo fue de mineros y terratenientes que explotaron el oro sin pagar el impuesto del *quinto* a la Corona. En inmediaciones de la tercera de las zonas del río Baudó abundaron los arrochelados y cimarrones, y se hizo una zona de «rebeldes» para las políticas de organización de los Borbones[92]. La conexión de estos ríos constituye una zona muy amplia y diversa, como permiten apreciar las convenciones del mapa del cartógrafo Guillermo Coutín (figura 13, p. 150). La conexión al mar es clara en la descripción y es visible en el mapa: el curso del río San Juan conecta al mar, pues baja al puerto de Buenaventura; también por mar se puede hacer desde Buenaventura una ruta a Panamá o Guayaquil, según se quiera. Como ya lo observaba temprana y agudamente el bachiller Antonio de Guzmán, los que traficaban por los ríos hacían esta conexión de la siguiente manera:

> [...] Por bajo de este río de Quibdó le tributan a Atrato, Muguitó, Panendó, Taguidó, Punido, Petetó, Buendó, Sagachi, Edopurredó, Buchadó, Nerandó, Sierpedé, Bojaya, Cuyadó, Napupi, Opegado, Paguebuenando, Parefuerando, este es el último y remate de los ríos, porque está luego el mar [...].[93]

Para el geógrafo Loïc Ménanteau, la condición geográfica particular del golfo del Darién consiste en ser el centro de una red que conecta las regiones caribeñas y las cordilleras interiores; el Atrato y sus afluentes tejen una ruta por Antioquia y el valle del Cauca; en la cuenca del río Sucio destaca el pueblo de Dabeiba y en la del río Cauca el pueblo de Buriticá, centro aurífero; luego aparece Quimbaya en el centro de valle del Magdalena medio; Capurganá,

92 Orián Jiménez, *El Chocó: un paraíso del demonio*.

93 *Descripción del Río Atrato y de sus afluentes*.

Arboletes y el alto Sinú, completan dicha red, la cual se podría considerar una unidad geográfica junto con los islotes y los relieves aluviales pertenecientes al golfo[94].

Las promesas transoceánicas entre el Pacífico y el mar Caribe ofrecidas por la región que ocupa y configura el río Atrato y la variedad de conexiones anunciadas en las anteriores descripciones nos hace considerar a Carlos Robert Moraes, cuando anuncia que el nacimiento de la geografía se da en su característica asistemática y se legitima «com uma variedade enorme de fenómenos estudiados, cada um pelas mais diferentes ciencias»[95]. Esto implica una variedad de textos que se aportan a un pensamiento geográfico no necesariamente correspondiente a un conocimiento técnico, sino que refieren una necesidad práctica del conocimiento de espacios complejos. En este caso, la documentación refiere cierto «transitismo» ya presente en el pensamiento de Caballero y Góngora, orientado a establecer una comunicación interoceánica[96]. Esto anticipa el choque entre la visión de los gobernantes y los gobernados en la región. Por ello, retornaremos al estudio de otras fuentes de causas criminales y el examen de sus operaciones.

Negociaciones y causas criminales

La organización de las comunidades indígenas en el Darién a fines del siglo XVIII en pueblos de indios confiaba la autoridad de los mismos «a un cacique como jefe al que se le pagaba un sueldo y un Capitán, un teniente y un alférez con patentes del gobernador de Panamá, los cuales aunque sin sueldo realizan estas labores»[97].

94 Loic Ménanteau, *Geohistoria del Golfo de Urabá* (Editorial Invemar, Bogotá, 2009).

95 Antonio Carlos Robert Moraes, *A gênese da geografia moderna* (São Paulo: Editora HUCITEC, 2002).

96 Cfr. Documentación recomendada por José Manuel Restrepo y Diego Mendoza Pérez, publicadas en Bogotá en 1889 y 1920. Archivo Restrepo, publicada por don Manuel Ezequiel Corrales, en el tomo I de *Efemérides y Anales del Estado de Bolívar*. Y de Mendoza Pérez en el *Boletín de Historia y Antigüedades*, año XIII, junio de 1920.

97 Biblioteca Nacional de Colombia. Sala de Documentos raros y manuscritos, VEDU1-1500-RM 00160-Pieza 1, Folio 1. Comentos de la rica y fertilísima

Además de sus cargos, era muy frecuente que, por su colaboración con las autoridades, estos caciques recibieran premios. Un ejemplo de ello, lo aporta este documento en el cual se considera conveniente premiar al cacique Orinaquiche por sus méritos en el gobierno del virrey Sebastián de Eslava[98]. En el tratado que citamos anteriormente, a pesar de que se reconoce que los indios son *intrépidos y de inconstante condición*, imagen reforzada por las hostilidades mutuas con los españoles, el gobernador acepta que los indios han cumplido su palabra. Lo que muestran estos intentos de hacer tratados es la emergencia de la necesidad por parte de la corona de acercarse a los indios. Interesa la manera en que se da este acercamiento, en lo que tiene que ver con la información geográfica y las descripciones sobre el espacio marítimo, en las cuales las nociones de amigo-enemigo cobran valor.

> Hacia 1750, por ejemplo, se señalaba que era común que los indígenas asentados en la provincia de Cartagena, pasaran al otro lado del río, a la provincia de Santa Marta, para pescar, montear, cortar maderas y palmas, a pesar de que desde 1767 el virrey había dado orden de que los indígenas no pasasen a esa provincia, bajo ningún motivo.[99]

Lola Luna, quien examina la documentación de la segunda mitad del XVIII referente a los litigios de los indios por la posesión de las tierras en la provincia de Santa Marta, encuentra que en los pocos «pueblos de indios» estos no adquirieron tierras y que las que obtuvieron fueron escasas o estaban ocupadas como haciendas de corregidores o curas con títulos expedidos por los gobernadores. Para el caso de Cartagena de Indias los pueblos agruparon indios y negros que ya convivían como pueblo mestizo[100]. Para el caso de la colonización en el Atrato, se generaron diferentes relaciones

Providencia del Darién. Año de 1774.

98 Biblioteca Nacional.

99 Marta Herrera Ángel, *La geografía de la guerra*.

100 Lola G. Luna, *Resguardos coloniales de Santa Marta y Cartagena y resistencia indígena* (Bogotá: Editorial Presencia, Bogotá, 1993).

económicas y políticas entre colonos, indios y negros»[101]. El ejercicio de contrabando generó una amplia gama de relaciones culturales e interraciales[102]. Pero lo que quizá generó más desigualdad fue el choque entre las diversas percepciones sobre el uso del territorio. Mientras los indígenas eran percibidos como bárbaros, tendientes a la borrachera, gentes sin palabra, infieles, de poco confiar, incapaces de entrever los misterios y entenderlos, atrevidos quizá pero estúpidos, sus espacios eran arrebatados para la explotación. De esa manera las riberas de los ríos como el Baudó, como muchas monterías y serranías, fueron vistas como promesas de libertad. La percepción sobre la vasta extensión del Baudó fue que se trataba de: «un escondite para hombres negros e indígenas, quienes venidos de otros lugares del Chocó encontraron allí un lugar indicado para la vida relajada y ociosa», en donde, de paso, llegaron forajidos y cimarrones, ladrones, huidizos y vagabundos, un paraíso de libertad en donde pervivieron también:

> [...] indígenas permanecían atados por vínculos de parentesco y compadrazgo, y solo mediante las visitas esporádicas que hacía el cura de Nóvita, sus pobladores se enteraban de lo que sucedía en otros ámbitos de El Chocó.[103]

Lejos de la ausencia del conocimiento de los *misterios*, que a lo mejor ostente con más certeza un filósofo de la naturaleza, el indio

101 Erik Werner Cantor, *Ni aniquilados, ni vencidos*.

102 La relación entre razas, culturas o etnias y su nexo con el contrabando colonial es una verdad de a puño. Estudios regionales recientes ahondan en esta estrategia cultural desde una perspectiva muy original es el caso de los trabajos de José Polo Acuña, para quien: «El escenario de la frontera Guajira entre 1700 y 1850, caracterizado por las relaciones interétnicas en el marco del contrabando, que a su vez generaron una redefinición de las estructuras de poder al interior de la comunidad wayúu y nuevas oportunidades de relación con los «arijunas», propició un proceso de *re-constitución étnica*, donde la comunidad nativa salió fortalecida y sentó las bases para la creación de una *cultura fronteriza*. Varios elementos determinaron esta situación.» José Polo Acuña, *Etnicidad, conflicto social y cultura fronteriza en la Guajira (1700-1850)* (Bogotá: Editorial Uniandes, 2005).

103 Orián Jiménez, *El Chocó: paraíso del demonio*.

conoce el derecho que tiene al uso del territorio que ha hecho suyo. En el interrogatorio del caso del cacique Oriniaquiche, por ejemplo, se le pregunta a los indios a qué había venido el capitán Cunacuna con unos compañeros sospechosos de «malas intenciones». Esto, en medio de una serie de recorridos que producen desconfianza a la autoridad. El 7 de octubre de 1774 llegó al pueblo del Real el capitán Pedro Urnea, con dos indios más y un muchacho, remitidos por el capitán de Vigia de Atrato. Cuando el indio fue cuestionado respondió que quería «volver a su Casa, y que los quince Yndios que le acompañaron hasta la inmediación de la vigía le siguieron, para pescar, y cazar»[104]. Aunque es escasa la documentación donde se pueda ahondar en el verdadero tejido social de estos asentamientos, se puede deducir que estos empezaron a crear nexos afectivos y de pertenencia con los montes. En todo caso, como anotara Severino Santa Teresa, es justamente la falta de conocimiento de la idiosincrasia de los indios lo que hizo que colonizadores o frailes ampararan acciones que iban desde el rechazo hasta las «poco cristianas medidas de matar indefensos indios» para despejar algunas zonas[105].

Finalmente, y otorgando con reserva la razón a Grocio, la negación del disfrute de la tierra y de sus promesas y frutos no era la manera de asegurar el control de los territorios costeros. Aún los potenciales enemigos de la corona española, en medio de una tregua, tenían derecho a establecerse temporalmente. Prueba de ello son las instrucciones dadas en el artículo 35 del citado arriba Tratado de Asiento entre España e Inglaterra de 1713 el cual reza que:

> Para refrescar y mantener con salud á los esclavos negros que se han de introducir en las Indias occidentales después de tan largo y penoso viaje, y prevenirlos de cualquier mal contagioso y destemplanza, sella de conceder libertad á los factores de este asiento de arrendar las porciones de tierra que parecieren convenientes en las cercanías de los lugares donde se establecieren las factorías, con el fin de cultivar las tierras que así arrendaren; y de hacer plantíos en

104 Biblioteca Nacional.

105 Severino Santa Teresa, *Historia documentada de la Iglesia en Urabá*.

que recojer provisiones frescas para su alivio y sustento; cuyo cultivo y beneficio se haya de hacer por los naturales de aquel país [...].[106]

Declaración del Cacique de Murry de la Guachiruda

El 15 de septiembre de 1745 en Quibdó se conoció la noticia de que un indio capitán, que se hallaba de guardia en el sitio de la Vigía, supuestamente escapó con otros indios por el Atrato hacia Cartagena llevándose a Fray Joseph de Salazar, cura doctrinero. Por esta causa fueron sometidos a interrogatorio algunos sospechosos a quien se les hizo, en palabras del teniente Manuel Martínez de Escobar, las correspondientes «preguntas y repreguntas» convenientes para la «justificación y averiguación» del hecho verídico. Estas son algunas de las declaraciones. Primero de don Gregorio Manzebo, corregidor y juez del pueblo de Murry, quien aseguró que Simón de Godo, mulato libre, le contó de la partida de los indios de Vigía a Cartagena de Indias llevándose al Fraile. Otra versión ofrecida por los declarantes es que, según ellos, justamente Fray Juan Joseph de Salazar llevaba al dicho cacique, a Francisco Chiriquí y otros indios a «sacar indios cimarrones» del pueblo de Quibdó[107].

> [...] recibo carta con [chasqui] de don Antonio Rubio Capitán de la Vigia de este rio de Atrato, en que me da cuenta que en virtud después que le conferí en el Pueblo de Murry en veinte y ocho de septiembre pasado de este año habiendo llegado a aquel sitio el dia doce del corriente el cacique de dicho Pueblo, con cinco indios conduciendo a el Prelado Fray Juan Joseph de Salazar cura de él; los aprehendió, y puso presos a el dicho cacique e indios, embargándoles todo lo que traian [...].[108]

106 «Tratado del asiento de negros entre Inglaterra y España». Madrid, 26 de marzo de 1713, en Alejandro del Cantillo, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón, desde el año de 1700 hasta el dia*, v. I (Madrid, 1843).

107 Biblioteca Nacional de Colombia. Declaraciones, Gobernación del Darién. Libro RM 00327, Pieza 1. Folios 190-193.

108 «[...] Don Antonio Rubio, Capitán de dicha Vigia dije que en atención

Los indios pobladores, como acompañantes y conocedores de la zona, cobran importancia en los hechos de este caso. Esto se aprecia en la reconvención en la cual se preguntó al interrogado por qué razón hizo tres veces este viaje y cuántas veces había ido a Cartagena de Indias desde esta provincia por el río Atrato. A esto respondió que lo había hecho tres veces, dos antes de esta: «la primera voluntariamente con once indios más compañeros de su Pueblo, y la segunda la efectuó de orden del Teniente Don Joseph Pestaña»[109].

Se llamó entonces a declarar al cacique de Murry de la Guachiruda, a quien se le preguntó el motivo por el cual hizo el viaje y con quiénes, a lo cual respondió que hallándose en su pueblo lo visitó el prelado fray Juan Joseph de Salazar, quien venía desde Quibdó y quien le ordenó que —junto con los indios Francisco Cortes, Francisco Chiriqui, Pedro Tayqui, Antonio Botote y Antonio Mache— le acompañasen para ir al río de Bojaxá y otras quebradas «a sacar indios cimarrones». Confesó que hicieron un viaje pasando por el sitio del río Carena que es en donde, según se decía, había tanto indios cuna como algunos franceses. (Dicho sea de paso el hecho de que sean franceses y que, en los interrogatorios analizados su presencia sea duramente denunciada, es uno de los efectos del final del Pacto de Asiento con Francia para 1712). El Cacique dijo que estuvieron allí por dos días y que el cura realizó algunos bautizos y luego marchó con los indios:

> [...] salieron por la boca de dicho río de Atrato a la mar llevado; uno de los franceses de la dicha canoa, y siguiendo el viaje costa, a costa llegaron a la plaza de Cartagena habiendo parado un día antes en un Pueblo de las Sabanas de Tolú; arrimaron al muelle de dicha Ciudad de Cartagena de donde paso el dicho Prelado a ver a el Excelentísimo Señor Virrey.[110]

---

de haber llegado hoy día de la fecha a esta dicha Vigía el Cacique del Pueblo de Murri Don [Juan] Guachizva, con cinco indios mas todos de dicho Pueblo de Murri los que traen al muy Reverendo Prelado Fray Juan Joseph de Salazar Cura de dicho Pueblo de Murri, Firma: Antonio Rubio». Gobernación de Darién, Libro RM 00327, Pieza 3. Folios 383-385.

109 Ibid.

110 Gobernación de Darién

Por último, el cacique aseguró que él fue a hablar con el virrey, a quien relató la manera en que tuvo que aceptar ir a acompañar al cura, su regreso después de diez días por el mismo camino, la embarcación en que se habían ido y la manera en que fueron atrapados en el sitio de Vigía. A la pregunta de si trajeron géneros o ropas, o si en algún paraje del río Atrato dejaron alguna cosa oculta, dijo que no[111].

El caso de Maneyro

En el pueblo de Quibdó, 13 de mayo de 1744 Joseph Pestaña —capitán de Guerra, teniente y gobernador de Citará— recibió las quejas de que en el pueblo de Murry dos extranjeros, Francisco Maneyro y Juan Rifono, escaparon en la noche, armados, con un negro esclavo, muy seguramente para usarlo como guía, como hiciera el factor Humphrey. Esta vez iban por el río Atrato violando la nombrada prohibición, usando sus canoas. En estas acciones fue apresado cerca del pueblo de Cacarica, Francisco Maneyro, quien escapando de la cárcel, se refugió en la iglesia. Se exhortó sin éxito al cura para que devolviera al reo, con la respuesta de que no lo haría por causa de la inmunidad eclesiástica. La serie de documentos a que da lugar la situación de Maneyro permite reconstruir la historia de la prohibición de comercio y navegación.

El 15 de mayo de 1744 en Quibdó se produjo una carta en la que Joseph Pestaña reclamaba al cura del pueblo, Fr. Antonio Manuel de Guevara, por refugiar en la iglesia a Francisco Maneyro. En el texto se advierte que Maneyro puede poseer un conocimiento geográfico y que las autoridades temen que este para nada «miserable aventurero» lo pueda usar para afectar los intereses de la Corona. De esta manera Pestaña, quien decidió poner vigilancia alrededor de la iglesia:

111 En estas relaciones se advierte en las preguntas que los gobernantes acusan a los indios de robo. Werner Cantor demuestra que lejos de tratarse de vulgares ladrones, lo ocurrido es que en muchas ocasiones los indios que huyeron del maltrato de los corregidores, construyeron sus bohíos, elaboraron sus canoas y laboraron sus sementeras. Werner Cantor, *Ni aniquilados, ni vencidos*.

> [...] existen caminos y Puertos que tiene esta Provincia, y por donde poder hacer fuga dicho Maneyro. Por tanto mando se alcen las Guardias de dicha Iglesia, y reciban a [cambio] los vecinos quedando dos que se nombraran de día y otras dos de noche, para la cárcel hasta tanto que otra cosa se [prohíba], y mande.[112]

Esto significa que lo que no ha sido vigilado exitosamente desde Vigía, se puede, valga la redundancia, vigilar alrededor de una iglesia. Examinando las preguntas del interrogatorio que se practicó a los vinculados a este proceso, se puede advertir la insistencia en preguntarles si antes de la fuga hablaron con alguien acerca de las «pocas fuerzas de esta provincia». Se solicitó a un nuevo testigo que dijera si Maneyro tenía antecedentes de traficante ilícito y si él, el testigo, tenía «reconocido con anterioridad el Reino por Mar, y Tierra» y hablaba español. Este testigo, de nombre Dancierte, aseguró que había escuchado comentarios de Maneyro acerca de las pocas fortalezas de esta provincia. En cuanto a si tenía conocimiento de esto, dijo que: «fácilmente la conquistarían los enemigos por las pocas fuerzas que tenía». Por último dijo que tiene conocimiento de este reino, por el mar del Norte, por haber andado con balandra propia con los extranjeros introduciendo géneros en la costa de Veracruz, Portobelo y Caracas, y que, por tierra, hizo un viaje de Caracas a Santa Fe, y que desde Santafé había llevado mulas a Caracas[113].

Casi todos los documentos judiciales en que se interroga a indígenas dan cuenta de que se requirió un intérprete. Es factible que hasta fines de la colonia cierta resistencia a abandonar la lengua haya funcionado como un mecanismo de supervivencia cultural, pero también para conservar información geográfica. No sobra recordar que desde los tiempos de la conquista muchos funcionarios pasaron penurias por falta de esta información y hubo grandes alegrías cuando se lograba una comunicación que condujera a la

112 Biblioteca Nacional. Libros raros y manuscritos. Gobernación de Darién. Libro RM 00327, Pieza 1, Folios 15-18.

113 Ibid.

riqueza de las tierras nuevas. Así nos lo deja ver tempranamente el testimonio de Alvar Núñez Cabeza de Vaca en sus *Naufragios*:

> Pasamos por gran número y diversidades de lenguas; con todas ellas Dios nuestro Señor nos favoreció, porque siempre nos entendieron y les entendimos; y así, preguntábamos y respondían por señas, como si ellos hablaran nuestra lengua y nosotros la suya; porque, aunque sabíamos seis lenguas, no nos podíamos en todas partes aprovechar de ellas, porque hallamos más de mil diferencias. Por todas estas tierras, los que tenían guerras con otros se hacían luego amigos para venírnos á recibir y traernos todo cuanto tenían."[114]

Variados documentos permiten apreciar el rol de los indios como informadores de la geografía y, en especial, en los interrogatorios a sospechosos, el desconocimiento de la lengua es tan desfavorable como el de los caminos; la lengua permite al indio pintar una cartografía verbal. Por ejemplo, al testigo de apellido Dancierte en el interrogatorio en el caso de Maneyro, se le hizo hablar acerca de las posibilidades de navegación; de las dificultades del vigía para controlar los movimientos y navegaciones ilegales de la zona. De esa manera, el auto criminal muestra las rutas ilegales de estos sospechosos. Otro declarante en este caso, Joseph del Villar, compañero de comercio de Maneyro, complementó el mapa de sus andanzas cuando dijo que las rutas relatadas por el testigo anterior eran tan dominadas por Maneyro, como las de la isla de Santo Domingo y Curazao. Otro interrogado de apellido Borja comentó acerca de las «pocas fuerzas que tiene esta provincia y de sus riquezas»; aseguró que Maneyro dijo que:

> Era fácil el apoderarse los Ingleses de este País, y meter negros y demás víveres para distribuir a los Mineros y tenerlos contentos, que ninguno se quisieran ir de esta Provincia, y que el que se quisiera quedar se quedaría y el que no que se fuera, y que de este modo estarían contentos."[115]

114 Alvar Núñez Cabeza de Vaca, *Naufragios* (Bogotá: Editorial la Oveja Negra y RBA Proyectos editoriales, 1983).

115 Biblioteca Nacional. Libros raros y manuscritos. Folios 20.

La preocupación que se corresponde con la reconvención a esa pregunta es la misma que antecede en los informes a la propuesta de construcción de una nueva vigía. La reivindicación ilustrada de los comerciantes criollos puede hacer pensar que muchos de los pobladores comunes de la zona decían la verdad cuando aseguraban que no sabían de una prohibición para navegar por el Atrato. Maneyro, por ejemplo, aseguró que ignoraba que estaba incurriendo en un delito al hacer esta navegación.

Otro interrogado, Joseph Bonilla, quien también aseguró ignorar el motivo por el cual se le había retenido, confirmó que desconocía la prohibición y que fue «extraña» la medida de la prohibición de esta navegación entre los pobladores del Atrato. Como consecuencia de las anteriores indagatorias, el capitán, con pocos fundamentos para llegar a una conclusión criminal tan grave, los inculpó de atroz delito, digno de ejemplar castigo, por lo que solicitó que se les condenara[116]. Se solicitó condenar al cura por ser cómplice de un prófugo y sospechoso de contrabandista y el teniente Joseph Pestaña solicitó la condena para Maneyro por haber huido y por haber querido atentar contra su vida:

> [...] por haber hecho fuga de este Pueblo, de noche con Armas, navegando este Río Atrato abajo de la Vigía, estando prohibido por Reales Ordenes, con pena Capital dejando el Pueblo, con el temor, y cuidado de perderse las Provincias, y [yendo] el sobre dicho a internarse con los enemigos de la Real Corona, y a que me diera muerte con la ocasión de irlo apresar y habiendo escalado la cárcel, a dicha Iglesia, con un par de grillos remachados en los pies, y en ella se los quitó, y [...] haber entrado en dicha Iglesia con la libertad que[...] para que le valga la inmunidad Eclesiástica.[117]

En la declaración del alférez don Manuel de Borja, Pestaña logró escuchar, no solo la causa del supuesto deseo de Maneyro de matarle, sino la información que había estado buscando: que era cierto que Maneyro efectivamente constituía un peligro para la

116 Biblioteca Nacional. Libros raros y manuscritos. Folios 62-63.

117 Ibid.

seguridad de la Corona por su relación con los enemigos y potenciales socios del comercio ilícito.

En 1745, se tuvo noticia de que el corregidor Gregorio Manzero, un indio capitán que se hallaba de guardia en el sitio de la Vigia, junto con otros hombres, se fueron por el Atrato para Cartagena de Indias llevando al real prelado fray Joseph de Salazar, violando la prohibición de la navegación[118]. En el concepto o fallo del caso, el teniente Manuel Martínez Escobar manifestó las dificultades usuales que la ley tuvo para verificar en la zona lo ocurrido. Se decretó que dicho cacique y los indios se pusieran en la cárcel pública de este pueblo. Se solicitó que se tomara declaración bajo juramento al cacique del pueblo Murry, Juan Guachiruda, acusado de irse por el río Atrato a Cartagena. Sorprendentemente, el Cacique aseguró que hizo el viaje como le ordenó fray Juan Joseph de Salazar por orden de Joseph Pestaña, «que se fuera con los indios Francisco Cortes, Francisco Chiriqui, Pedro Tayqui, Antonio Botote y Antonio Mache al río de Boxacá y otras quebradas»:

> [...] a sacar indios cimarrones, a que el declarante le reconvino de que de su Pueblo, no habia en lo presente ningunos que sacar, por hallarse todos domesticados; y sujetos a la obediencia.[119]

Conclusión preliminar. Periplos y vigias humanos

Desde la documentación de causas criminales denominamos periplos a algunos caminos que aparecen en la mente de los legisladores o en los planes oficiales, pero que se abrieron paso y dejaron una huella en las dinámicas sociales y comerciales de las costas de la Nueva Granada. De esta manera se puede dar una dimensión justa a los testimonios de los sucesos relatados en los documentos como el de 'de Macien' el Colorado, Maneyro y otros.

Digamos, con Ramón Serrera, que no siempre durante todo el periodo colonial el itinerario combinado fluvial-terrestre tuvo los

118 Biblioteca Nacional de Colombia. Declaraciones. Folios 190-193.

119 Biblioteca Nacional de Colombia. Autos, Folios 405-421.

mismos puntos de origen y de destino, y que hubo una búsqueda constante de vías alternativas a la arriesgada navegación por el río Magdalena desde la costa hacia el interior del territorio de la Nueva Granada:

> Desde Cartagena se emplearon como embarcaderos varios puntos de su curso bajo, aunque preferentemente el de Malambo, a donde se llevaban las mercancías por tierra. Desde dicho punto la subida e internación proseguía por Tenerife, Mompox y Tamalameque, que es donde se iniciaba el tramo más difícil de la navegación hasta subir a los puertos cercanos a las ciudades del interior.[120]

Esta dinámica implicó lentos y continuos cambios en razón de los intereses contrapuestos entre el tráfico ilegal y la necesaria distribución de las mercancías. Para evitar los peligros y el alto costo de la ruta de internación fluvial del Magdalena, ya se habían considerado rutas alternativas para el tráfico entre la capital del reino y el litoral neogranadino. Tal vez la más interesante y novedosa fue la propuesta de poner en comunicación por tierra a Santa Fe con el golfo de Maracaibo. Pero una de las más activas quizá haya sido la del río Atrato, por sus múltiples conexiones y posibilidades en medio de la complejidad geográfica de su entorno selvático.

Con la prohibición de navegación por el río Atrato so pena de muerte, ¿no estamos frente a un caso de una ley contra natura?, Se demuestra que hubo una noción de seguridad y vigilancia que se quiso imponer desde el borde del mar, seguramente en el sentido en que se había adelantado la fundación de los primeros puertos y vigías. Este imaginario o convicción consistía en que desde las costas los imperios se defienden de los enemigos. Sin embargo, los indígenas, quienes seguían dominando las vías de penetración y los extranjeros, quienes llegaban por mar, tenían que burlar la costa, y con ello, hacer sus caminos de contacto para establecer su comercio a instancias de la vigilancia de los puertos. Algunas veces solos, otras con alianzas entre sí.

120 Cfr. Ramón María Serrera, *Tráfico terrestre y red vial en las Indias españolas.*

Finalmente, el análisis de las causas criminales nos ha permitido ver el ejercicio del conocimiento geográfico de los indígenas en diferentes escenas y situaciones, como acompañantes, como espías, como informantes, como contrabandistas. Una de las maneras de control más inesperadas para este periodo y contexto, es sin duda la de los indios como vigías, como informantes confiables para el gobierno español.

FIGURA 13. «Plano de las bocas del Atrato [...]», por Guillermo Coutin (1832). Fuente: AGN, Colombia (MP4-021, arreglado).

CAPÍTULO III

Las costas ilustradas: el imaginario económico y legal

> Dado que el mar pertenecía a todos, los europeos tropezaban entre ellos no solo mar adentro, sino también en lugares designados por la naturaleza y fijados por las circunstancias.[1]

Mercantilismo borbónico y pensamiento ilustrado en la Nueva Granada del siglo XVIII

Al finalizar el periodo colonial hispanoamericano, y a medida que los conflictos entre criollos y peninsulares se agravaban, resultaban atractivos los contactos de los americanos con Holanda, Estados Unidos y con otras colonias y puertos neutrales; como consecuencia de estas renovadas relaciones se dio un aumento en la evasión de las restricciones aduaneras impuestas por España. Como era de esperarse, la creciente relación con potencias no españolas por parte de los criollos, renovó también el temprano repudio de la Corona de España a la presencia de extranjeros en sus colonias.

Muy temprano, la formación de una clase mercantil distinta a la peninsular en las Américas fue vista como un peligro por algunos ilustrados como el ministro Gálvez, alma y nervio de las Reformas Borbónicas quien para 1776 aconsejó establecer la figura de los intendentes y suprimir los alcaldes mayores en las Américas[2].

1 Michel Mollet de Jourdin, *Europa y el mar. La construcción de Europa* (Barcelona: Ed. Crítica, 2002).

2 Ana Lidia García Peña, «El impacto popular de las reformas fiscales borbónicas en la ciudad de México (1780-1820)», en Daniela Marino y

La disposición, a más de aumentar el malestar de los criollos, se contradecía con el tardío impulso borbónico dado a los consulados americanos. De ahí la importancia del análisis de los debates acerca de la creación de Consulado de Comercio con sede en Cartagena de Indias como medida de control del contrabando y de participación para los comerciantes criollos. Autores como Hausberger resaltan el papel de las corporaciones mercantiles como actores institucionales y el estudio de los consulados de comercio como campo de investigación de la presencia del imperio español en América, en el marco de una revisión de la génesis y el funcionamiento de la institución en donde convergen tanto las prácticas patrimonialistas como las reformistas[3].

Otros, como Jack Greene, contrastan el monopolio comercial hispánico con la administración británica de sus colonias. Para Green, a pesar de que una de las causas del movimiento independentista de las colonias norteamericanas fue la reacción ante las elevadas imposiciones tributarias, influyó también el dominio británico colonial basado en la distribución del poder entre los colonos, quienes tenían amplia participación en las organizaciones políticas[4]. De esto dan cuenta las inversiones en los periodos de 1700 y 1750 para fundar nuevas colonias en Georgia y Nueva Escocia; en estas décadas ocurrieron interesantes fenómenos de orden económico y cultural como el aumento de la tasa de natalidad de colonos y de nuevos inmigrantes. El debate de los economistas también fue importante al interior de Inglaterra. Greene destaca una variedad de escritores políticos exponentes de la tradición del derecho que

Carlos Marichal (comp.), *De Colonia a Nación. Impuestos y política en México (1750-1800)* (México D.F.: Centro de Estudios Históricos del Colegio de México, 2001)

3 Bernd Hausberger y Antonio Ibarra, «Los consulados hispanoamericanos como tema», en *Comercio y poder en América colonial, los consulados de comerciantes siglo XVII-XIX* (Madrid: Instituto Mora, 2003).

4 Jack Greene, «El sistema colonial de América británica», en Heraclio Bonilla (ed.), *La cuestión colonial* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2010).

discuten la capacidad inglesa de preservar la libertad en el seno de dos instituciones básicas, los jurados y los parlamentos. En el debate, para quienes migraron de ultramar a establecer asentamientos en América, se debía mantener los beneficios del sistema legal, la libertad del pueblo británico, las tradiciones legales y constitucionales para preservar tanto las propiedades como las finanzas que se esperaba adquirir. Entre los principales componentes de la identidad de los ingleses había un marcado impulso expansivo del poder comercial con una tradición del ejercicio del derecho y la libertad.

En todo caso, no se puede afirmar que el mercantilismo colonial explique el mal desempeño de América Latina en el periodo posterior a la independencia. En la independiente Gran Colombia hasta mediados del siglo XIX el fin del monopolio del comercio exterior y el acceso a los mercados internacionales se vio contrastado con un curioso descenso de la actividad económica, con lo cual los beneficios económicos no fueron los deseados y la liberación de los impuestos no tuvo un efecto modernizador. De ahí que autores como Leandro de la Escosura se ocupen de revisar las consecuencias de la independencia, poniendo de presente que la eliminación de los impuestos coloniales afectó a sectores diferentes al mercantil y recayó en la población indígena que tuvo que soportar estas imposiciones[5]. Irónicamente, con la Independencia, a excepción de ciertas mejoras de la política fiscal para el caso colombiano, se evidenció que los vínculos comerciales interregionales y el papel de la naciente clase mercantil criolla tuvieron menos impacto que el temido por los discursos ilustrados que se oponían al libre comercio.

Durante el periodo de crisis del sistema colonial en todo el territorio americano el aumento de las transferencias americanas no sostuvo las erogaciones que superaron lo obtenido de las fuentes tradicionales de tributos coloniales. La Corona recurrió a

5 Leandro Prados de la Escosura, «Colonial Independence and Economic Backwla Ardness in Latinamerica», en *Economic History Working Papers* 22482 (London: London School of Economics and Political Science, 2005).

préstamos de los sectores acaudalados y donativos y contribuciones de la iglesia, situación que aumentó el endeudamiento progresivo[6]. El endeudamiento de la corona durante los años de crisis obedeció más a las demandas externas que a los gastos locales, como el pago de funcionarios, funcionamiento militar y administración. Carlos Marichal ubica este fenómeno en la base de la crisis fiscal, llamando la atención a estudiar la fiscalidad de este período desde la diversidad de instrumentos, como los préstamos y créditos, la colocación de deuda externa de España con Holanda y el uso de los vales reales para liquidar una parte de la deuda flotante[7].

Como una exigencia externa los compromisos de las guerras internacionales como causantes del endeudamiento español permite introducir los discursos que analizaremos el debate sobre la seguridad y el control marítimo.

La seguridad en el Caribe tenía como fin último garantizar las remesas oficiales de oro y plata y no interrumpir el comercio con el consecuente incremento de los gastos militares. En este sentido, Gran Bretaña y Francia también se endeudaron como efecto del desarrollo de las guerras navales, con un efecto tan evidente en sus economías que, aún concluidas las confrontaciones, no se cubrió el endeudamiento por causas de inversión militar.

El final de la guerra naval con Inglaterra, entre 1796 y 1801, estimuló el desarrollo mercantil. La alianza entre España, Inglaterra y los Países Bajos contra Francia (o acuerdo de Ryswick), ocasionó una transformación de la actividad corsaria a la contrabandista. Durante la Guerra de Sucesión (1701-1714) se robusteció el contra-

6 Carlos Marichal, *La bancarrota del Virreinato, Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810* (México: Fondo de Cultura Económica, 1990).

7 Uno de los ejes de análisis de Marichal es que, inevitablemente, la relación colonial tenía dos caras, pues a las transferencias fiscales que recibía la metrópoli seguían los costos fiscales para las posesiones españolas en América. Si bien, en este periodo las remesas americanas se volvieron importantes y creció la recaudación y los nuevos impuestos (entre los más importantes, los estancos del tabaco), no se logró con ello satisfacer las demandas de fondos de la hacienda imperial.

bando, facilitado por la crisis de España, para suplir a las colonias de bienes y manufacturas[8].

Durante el siglo XVIII las rutas usadas por los funcionarios y viajeros oficiales eran transitadas por comerciantes de diversos países europeos: su comercio continuaba la conexión no solo entre el Nuevo y el Viejo Mundo, sino entre las costas americanas. En las costas en que se comerciaba, se reflejaban también las disputas entre España e Inglaterra. La culminación parcial de estos conflictos se refleja en la franja costera y el contrabando, como actividad marginal tomó fuerza como práctica general. Los gastos en el control de esta situación y los gastos bélicos aumentaron el déficit fiscal, con lo cual los contribuyentes americanos fueron vistos como fuente de ayuda económica para sostener no solo al ejército y a las milicias locales, sino a las fuerzas militares y navales españolas. La guerra contra Gran Bretaña (1779-1783) y la expedición militar en el Gran Caribe (1780-1781) obligaron a la corona española a recurrir a préstamos y donativos. Esto se sumó al trágico efecto generado por la ocupación a la península ibérica por los ejércitos napoleónicos, antecedente a la caída del gobierno de Carlos IV en 1808, con las conocidas consecuencias emancipadoras en Hispanoamérica.

Los discursos de los ilustrados españoles advierten la dirección que tomaron las políticas financieras adoptadas por los ministros de Carlos IV para prevenir el desastre económico, apoyándose en las colonias en periodos de guerras. El virreinato de la Nueva Granada, creado en 1717 (con algunos periodos de suspensión), nunca logró un peso económico representativo en este proceso, como el que tuvo el virreinato de Nueva España. Sin embargo la zona neogranadina del Caribe siempre fue estratégica gracias a la importante actividad comercial.

8 Jurídicamente, la figura del contrabando se configuraba para la América colonial cuando la carga no registrada en las Indias había eludido el pago del impuesto llamado *quinto real*, lo que perjudicaba el fisco de la Corona.

la conveniencia de «prohibir» el comercio de puerto a puerto, de los efectos de manufactura extranjera, particularmente los de lencería, lanería y todo género de quinquillería[115]. En el mismo punto denuncia la frecuencia con que en este tipo de cortas navegaciones se usaban pretextos, fraudes y documentación falsa: «Diremos también que la propuesta medida contendrá el fraude dicho de las guías falsas y los que se cometen con los abonos para sacarlos en registro, o con guías legítimas para otras partes»[116].

Esto en cuanto al cabotaje y las posibilidades de navegación interna, no se puede decir menos de las facilidades que conectan los puertos como Cartagena de Indias con puntos estratégicos de algunas islas del mar Antillano. Como comerciante, nadie mejor que Pombo, conocía la importancia de las conexiones que, durante todo el periodo colonial, se habían afianzado con Jamaica a partir de su uso comercial frecuente. Por ello insistirá en la necesidad de reforzar la seguridad de la vía a Jamaica; como Pombo sabe que el destinatario final de sus cartas es el rey o por lo menos sus asesores, recomienda dentro de sus Providencias:

> Impedir que nuestros frutos sean llevados al puerto enemigo de Kingston en Jamaica, ni que de allí se introduzcan cargamentos considerables de efectos con registros falsos o supuestos, como se ha hecho hasta ahora y se está haciendo; es mandar que sus dueños, cargadores y consignaturas firmen en las Aduanas, si son personas conocidas y de bienes y en su defecto den fiador de dichas calidades y se obliguen en todo tiempo a responder del doble valor de los frutos que sacaren [...].[117]

Convendría, concluyen las anteriores providencias, que hubiese siempre en cada uno de los puertos de Santa Marta y Portobelo: «uno de dichos guardacostas, que examinasen y reconociesen cuantas embarcaciones entrasen y saliesen en dichos puertos, y es-

cargar o inundar intencionalmente uno de los lados que la equilibre; también puede consistir en expulsar el agua de la embarcación con el mismo fin.

115 José Ignacio de Pombo, *Comercio y contrabando en Cartagena de Indias*.

116 Ibid.

117 Ibid.

tuviesen siempre listos para salir a perseguir y reconocer a las que se aproximasen a dichos puertos». Por eso la Providencia número 7 será más radical al proponer como medida para contener el contrabando: «prohibir la navegación en lastre de los buques menores, sin causa justa probada para hacerla». Aún más, dice que es justamente el abuso de ese tipo de navegación lo que la hace «sospechosa»[118]. En cuanto a las rutas de mayor alcance establece:

> Debería haber también constantemente en el mar, otros dos buques guardacostas que cruzasen, el uno desde Sabanilla hasta más allá de la Galera en la Costa de Barlovento y el otro en la de Sotavento desde las Islas del Rosario, hasta las bocas del Sinú, y finalmente dos en este Puerto, uno en la entrada y otro en la Bahía, que hiciesen el mismo servicio que los primeros y los demás que ocurriesen, y saliesen a reemplazar a los del mar a cierto tiempo, y éstos fuesen a relevar a los de los puertos de Santa Marta y Portobelo, los que regresarían a este para rehabilitarse y componerse.[119]

Pareciera que al final, el control sobre el territorio costero, se refiere a la amplitud con que se hacen en él ciertos recorridos. Se ha de reconocer que la navegación ilegal de cabotaje fue usada como manera de resistir al poder de los agentes de la visión imperial. Como herencia de los años precedentes, para finales del periodo colonial, aumentaron las prácticas corruptas, los problemas administrativos del gobierno en asuntos de comercio. Hasta aquí, con Ustáriz, Jovellanos, Pombo, Alcedo y Herrera, entre otros, podemos ver que el conocimiento geográfico de las costas cobra una importancia radical en la documentación jurídica de la Nueva Granada, en especial la generada después de las reformas borbónicas. Al final, prohibir la navegación por un río so pena de muerte, prohibir el contacto entre las costas y las islas, frenar el paso que comunica los mares con los ríos, los ríos con los caminos, cortar los periplos ilegales, crear patrullajes policiales, poner vigías, levantar fortificaciones, reparar las que fueron destrozadas por los

118 Ibid.
119 Ibid.

cañones adversos, abrir el comercio con aquellos en quienes no se confía, tratar de adivinar el trayecto que recorrerán los enemigos, son cuestiones que dentro del imaginario jurídico, generaron ríos de tinta en la Nueva Granada del siglo XVIII.

FIGURA 16. «Patente de guerra» (ca. 1825). Fuente: AGN, Colombia (MP5 305).

CAPÍTULO IV*

El imaginario científico, el mar desde el escritorio y la instrumentación náutica

Triángulos y anhelos de precisión. Entre la geografía de escritorio y la geografía de campo: discurso y gabinete de Juan Polo y Catalina

> La geografía es una ciencia físico matemática que nos enseña la descripción universal de toda la tierra. Es una parte de las matemáticas mixtas, que explica el estado de las partes de la superficie de la tierra, respecto de toda ella; a saber, su figura, su situación, su magnitud y su movimiento con las apariencias celestes. Tiene la palabra geografía más o menos extensión, según los diversos modos de estudiar el globo.[2]

* La primera parte de este capítulo fue publicada originalmente en la revista *Memoria y Sociedad* 16, n.º 32, bajo el título de «Triángulos y anhelos de precisión. Entre la geografía de escritorio y la geografía de campo: discurso y gabinete de Juan Polo y Catalina». Se reproduce bajo licencia de los editores.

2 Tomás López, dedicación introductoria Al Excelentísimo Señor Pedro Campomanes, Primer Fiscal del Supremo de Castilla en *Principios Geográficos aplicados al uso de los mapas* (Sevilla: Real Academia de las Buenas Letras de Sevilla, MDCCLXXV)

Haciendo una mirada al estado del conocimiento geográfico en España para ilustrar sus presupuestos, nos hemos encontrado con cierta geografía de escritorio. El presente capítulo pretende acercarse a dicho concepto en una rica fuente documental: el discurso de un cartógrafo español que confiesa los problemas técnicos a que da lugar el levantamiento del mapa de España. Presentamos algunas notas acerca de las limitaciones y hallazgos de dicha geografía de escritorio en otros ámbitos de la misma época aplicados a la geografía española y americana; son notas acerca de los problemas que aparecen en la búsqueda de la precisión, asunto capital en el estado del conocimiento científico de fines del siglo XVIII. Estos ejemplos nos permitirán llegar a algunas conclusiones acerca de la validez de los métodos «más o menos confiables» que se aplicaban en la construcción de los mapas y el asunto de la conjunción de lo teórico y práctico en la geografía.

En el epígrafe de este capítulo uno que mereció ser llamado el «geógrafo del rey» definió lo que para él constituía el objeto de la geografía usando las palabras: matemáticas, superficie, figura, magnitud y apariencia, palabras con las cuales podemos iluminar la lectura de un documento, además de curioso, útil para contemplar el quehacer cartográfico.

Se trata del *Discurso sobre la necesidad de averiguar la superficie productiva de los estados; trabajos hechos con este objeto por todas las potencias de la Europa*, el cual versa, en palabras de su autor Juan Polo y Catalina sobre «una necesidad de conocer la superficie general de las provincias que componen el país para fomentar los productos que puede dar su terreno con mayores ventajas, y repartir los tributos con la más justa y equitativa distribución»[3]. El autor analiza seis métodos útiles para conocer dicha superficie, de los cuales aplicará el último.

3 Juan Polo y Catalina, *Discurso sobre la necesidad de averiguar la superficie productiva de los estados; trabajos hechos con este objeto por todas las potencias de la Europa, y medios empleados para conocerla por los mapas y resultados que presenta el método de triángulos aplicados a España y sus provincias*, 1804, Biblioteca Nacional de Madrid (BNM), ref. MSS/ 22989.

La geografía es una ciencia que explica el «estado de las partes de la superficie de la tierra respecto de toda ella». En el presente libro, visto casi literariamente, el cartógrafo Juan Polo y Catalia debe representar el territorio de la nación, tomando la porción que corresponde a España de la superficie de la tierra y luego, para medirla, abstraer y cortar su contorno en provincias o fragmentos regionales, para lo cual los contornos serán divididos en triángulos[4].

En palabras del historiador de la cartografía J.B. Harley, se podría tomar la descripción de los procesos de elaboración de los mapas como parte de una posibilidad de lectura en la cual participan aspectos variados, que van desde las inclinaciones o variaciones (la búsqueda de la «objetividad») hasta el peso político y la institucionalidad que recae sobre los cartógrafos, ingenieros y funcionarios[5]. Esto con el fin de intentar dar cuenta del estado de la ciencia en conjuntos de piezas que corresponden a regiones o naciones de diferente procedencia. Con el presente análisis del *Discurso*, hemos intentado seguir a Harley en el sentido de buscar una lectura en la que se intercalen los hechos empíricos que rodean la producción del primer mapa general de España, con otros eventos políticos y sociales que permiten recrear el contexto político en que se gesta esta cartografía.

El trabajo de Polo y Catalina se gesta en un contexto político y académico específico[6]. A finales del siglo XVIII en España la di-

4 Tomás López, *Principios Geográficos aplicados al uso de los mapas* (Sevilla: Real Academia de las Buenas Letras de Sevilla, MDCCLXXV)

5 J. B. Harley, *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía*, comp. Paul Laxton con introducción de J.H. Andrews (México: Fondo de Cultura Económica, 2001).

6 Algunos datos biográficos de Polo y Catalina interesan aquí: nace en Cabolafuente en 1777, hace sus primeros estudios en Zaragoza y se doctora en leyes en la Universidad del mismo nombre. Entra en 1802 como oficial de la Real Oficina de Balanza. Según la biografía de Jordi Escutia, Polo y Catalina se desempeñó como profesor de Economía Civil los dos últimos años del siglo XVIII. Su trabajo de 1796 se titula *Máximas que conviene adoptarse sobre la balanza mercantil*, en cuyos temas es influenciado por Adan Smith; influjo evidente en su *Informe sobre las fábricas de España*. Al respecto, el excelente trabajo de Alfonso Sánchez Hormigo, *Smithianismo*

visión en intendencias fue una de las medidas ilustradas más importantes y para hacerla efectiva se envió, en 1749, una orden a los intendentes para levantar los datos para el mapa de España. El éxito de las respuestas a los formularios enviados dependía de la calidad de los trabajos previos y del conocimiento que en cada provincia se tuviera sobre su propio territorio, lo cual era escaso, como se pudo comprobar al momento de poner en marcha el Plan del Mapa General. Así, de la advertencia del marqués de Ensenada sobre la falta de calidad de algunos de los levantamientos y del lamento de sus autores por no disponer de los instrumentos para lograr dicha calidad, proviene la recomendación del ingeniero y marino Jorge Juan para suplir esa carencia técnica. Aún más, del acuerdo entre Ensenada y Jorge Juan nació la iniciativa de enviar un grupo de cartógrafos españoles a «perfeccionarse» en París. Finalmente, con estos aportes España tomó medidas en el camino de ponerse al día en el conocimiento geográfico y constituyó en 1795 un gabinete geográfico para la Secretaría de Estado con la misión de reunir el mayor número de mapas posibles de España dirigido por Tomás López.

Para la época en que escribe Polo y Catalina, en las aulas, los estudiantes de la geografía, la ingeniería y la náutica dieron cuenta del espíritu de estas reformas que penetró en cada pensum académico. Por ejemplo, en *El deleitoso estudio de las matemáticas*, Horacio Capel nos ilustra sobre un programa de curso, en este caso, propuesto por Mateo Calabro para la Academia de Barcelona 1724: primer año, Aritmética Literal en que se estudian las principales reglas de la aritmética numérica y Geometría Especulativa para entender los libros de Euclides; en segundo año, Geometría Práctica sobre el terreno, es decir, trigonometría rectilínea, longimetría, planimetría y estereometría, que es el tipo de trabajos que desarrolla Polo y Catalina[7]. Capel señala que los estudios en

e industrialismo en la España de Carlos IV (Zaragoza: Instituto de Estudios Aragoneses, 2005).

7 Horacio Capel et ál., «El deleitoso estudio de las matemáticas», en *De Palas a Minerva, la formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII* (Madrid: Editorial Serbal, Consejo

las academias de geógrafos tenían un doble contenido: teórico y práctico. De esta forma, un aspecto importante en la formación de los alumnos era el conocimiento y manejo de instrumentos de topografía y agrimensura, así como los relacionados con la construcción civil o militar, con la mecánica, la esfera y la geografía. Así que los dos aspectos, teórico y práctico, propios de la cientificidad estarían presentes en los discursos ilustrados relacionados con la geografía.

El proyecto o Plan del Mapa General de España consistió en precisar la superficie del país que para finales del siglo XVIII era poco conocida[8]. En dicho esfuerzo se destaca el trabajo de acompañamiento de Polo y Catalina, «planimetrando uno a uno los mapas de la serie de reinos y provincias peninsulares y las islas, en dibujos a lápiz y encuadernación de la época»[9]. Dado que, en general, los investigadores desconocen el vínculo del plan de López con el «laboriosísimo desarrollo» de los mapas de Polo y Catalina, resulta fundamental la presentación novedosa que hacemos aquí del texto original de su *Discurso* como reflexión del cartógrafo sobre el «desarrollo» de los mapas y el esfuerzo técnico que ello implicó. Como analiza Carmen Manso, que estos mapas no sean exactos, bien sea por la imprecisión del resultado o por el método usado para su cálculo, es «otra cuestión que podemos plantear hoy, pero entonces eran los únicos y se estimaban buenos, aunque no faltasen críticas como las de Antillón»[10].

El trabajo más famoso de Polo y Catalina es el *Censo de frutos y manufacturas* de 1799, ordenado por la Oficina de la Balanza. Este estudio generó críticas sobre su exactitud en las cortes de Cádiz en 1813; a pesar de ello, fue muy citado y utilizado y le mereció a su autor el ingreso a las cortes, en cuyo seno adelantó profundas

Superior de Investigaciones Científicas —CSIC—, 1988).

8 Antonio López Gómez y Carmen Manso Porto, *Cartografía del siglo XVIII. Tomás López en la Real Academia de la Historia* (Madrid: Real Academia de la Historia, Departamento de Cartografía y Artes Gráficas, 2006).

9 López Gómez y Carmen Manso Porto, *Cartografía del siglo XVIII*.

10 Ibid.

FIGURA 17. Bahía y puertos de Santander y Noxa (1634). Fuente: atlas titulado *Descripción de España y de las costas e imperios y de sus reinos, dedicado al católico y muy poderoso Rey don Felipe III nuestro Señor; por Don Pedro de Texeira de Albernas, Caballero del Hábito de Cristo del año de 1634*, conservado en el Instituto para la Historia de la Técnica Juanelo Turriano, Madrid, España. Fotografía de la autora.

consideraciones sobre la economía española[11]. En el *Discurso sobre la necesidad de averiguar la superficie productiva de los estados* —que aquí llamamos el *Discurso*—, Polo y Catalina muestra que el trabajo geográfico es una forma de respuesta de la política borbónica a la evidente crisis económica y política de mediados del XVIII y que, en trabajos como el suyo, hay un giro, por lo menos en el seno de las disputas académicas y políticas, de la línea económica proteccio-

11 Juan Polo y Catalina, *Informe sobre las fábricas e industria de España* (1804). Original, sin paginar, en la Sala Goya de la Biblioteca Nacional de Madrid.

nista hacia una línea de modernización. A la par de la geografía y la cartografía, las reformas borbónicas se apoyaron en el desarrollo de la técnica y en los estudios, estadísticas y proyectos de corte económico para lograr el tan anhelado progreso[12]. Sánchez Hormigo comenta el *Informe sobre las Fábricas e Industria en España* y destaca la crítica de Polo y Catalina a la economía española:

> Desde este tiempo comenzó a mirarse la economía política como la ciencia más interesante a las naciones, y como la más digna de atención de todos los sabios por el influjo que tenía en las revoluciones políticas.[13]

En una primera lectura del *Discurso* llama la atención la importancia que el autor le da al trabajo manual, tanto que se puede llegar a pensar que se está frente a unas instrucciones para construir un animal en la técnica *origami*, puesto que habla de plegar en triángulos varias veces el papel y de hacer caber, en figuras y volúmenes, la mayor cantidad de triángulos posible. Ese era justamente el asunto material que enfrentaba Polo y Catalina: el plegar para poder medir todo el territorio de España y encontrar para ello la medida de un triángulo que permitiera reflejar el territorio tanto como fuera posible, para medirlo con el mayor grado de exactitud y confiabilidad. Se trata, entonces, de un texto que se puede leer desde el contexto ilustrado en que se produce, con las implicaciones técnicas mínimas propias del oficio de un cartógrafo de gabinete.

La escritura de este *Discurso*, que vio la luz en 1803, debió haberse iniciado a finales del siglo XVIII, tiempo de gran interés para los desafíos políticos que enfrentaba España y tiempo también de ambiciosas exploraciones y trabajos cartográficos dirigidos a las

12 Como excelente funcionario del gobierno, Juan Polo y Catalina redactó varios informes y proyectos estatales específicos, asimismo, dejó debates y trabajos preparados para la formulación de políticas económicas. Fue diputado a las Cortes y, en 1812, Oficial de la Secretaría de Gobernación. Murió alrededor de 1813.

13 Alfonso Sánchez Hormigo, *Informe sobre las fábricas e industria de España (1804) y otros escritos* (Zaragoza: Instituto de Estudios Aragoneses, 2005).

colonias americanas, por mencionar algunos: la *Relación del viaje a la América Meridional* de Jorge Juan y Antonio de Ulloa en 1748, el atlas de Tomas López en 1758 y el *Diccionario Geográfico* de Alcedo y Herrera. En América también se empezaron a adelantar este tipo de trabajos. En palabras de Ramón Serrera, quien hace un balance de la intelectualidad de este tiempo al introducir el *Theatro Americano*, «la política atlántica ya esta firmemente trazada. Y de todas partes de las Intendencias se esperan informes». Estamos también en el tiempo en que empiezan a verse los diversos y disparejos resultados de la real cedula de 1741 por la cual se ordenaba a los virreyes de Nueva España, Perú y Nueva Granada, presidentes de audiencia y capitanes:

> apliquen a toda su atención y conato en adquirir por los informes de los alcaldes mayores y justicias de los partidos subalternos y por todos los demás medios posibles las noticias particulares que necesiten para el conocimiento cierto de los nombres, número y calidad de los pueblos de su jurisdicción y de sus vecindarios.[14]

En España, el asunto de la exactitud de la información empezaba a cobrar importancia. Ocho años después de la disposición mencionada, se expidió una nueva real orden para que se rectificaran los mapas. Pero hubo problemas en resolver dicho cuestionario, por poner un ejemplo, Diego Bordick de la provincia de Badajoz, dijo que para partir de un mapa ya elaborado: «No hay aquí mas que uno general de este continente, que no se puede mejorar más que por las observaciones astronómicas que los geógrafos de Corte podrían tomar por su cuenta»[15]. En 1750, el rey impartió la orden de que todas las provincias hicieran los mapas con el mismo método

14 Ramón Serrera, *Introducción y notas al Suplemento al Teatro Americano de José Antonio de Villaseñor y Sánchez* (México: Universidad Nacional Autónoma de México, Escuela de Estudios Hispano Americanos, 1980).

15 Concepción Camarero, «Necesidades y carencias cartográficas a mediados del siglo XVIII» (conferencia impartida en el salón de actos del Instituto Geográfico Nacional de España, en el II centenario de Tomas López geógrafo de S.M. Carlos III 1802-2002. Madrid febrero 10 de 2003)

y para ello cada gobernante debería consultar directamente con el marqués de Ensenada.

Este método inicia con la averiguación en cada pueblo de las riquezas y de un censo de los vecinos, forasteros y moradores que tuvieran propiedades y actividades de todo tipo. En el momento que inician las averiguaciones de 1750 se nos advierte que no hay en las provincias geómetras ni agrimensores, pues todos están en el cuerpo de ingenieros con el rango de extraordinarios, esto es: «estaban en la Corte y no en las provincias». Así que como no había tales «profesionales» se tuvo que abrir una convocatoria a prácticos o estimadores. Esta es la carencia que denuncia un documento de Jorge Juan que estudiaremos en paralelo al de Polo y Catalina, que se adentra en los mínimos detalles de cómo tomar las mediciones y cómo hacer la selección de la madera para la fabricación de las perchas, entre otras previsiones necesarias a considerar.

Como muchos de los documentos relacionados con información geográfica producidos en este periodo, por ejemplo los de Tomás López, Jerónimo de Uztariz, Jorge Juan y Antonio de Ulloa, el de Juan Polo y Catalina inicia advirtiendo la «[necesidad] de conocer la superficie general de las provincias que componen el país para fomentar los productos que puede dar su terreno con mayores ventajas». Resulta interesante que los documentos de los autores mencionados suelen estar conectados entre sí, con una naturalidad que permite ver la existencia de unos lazos o incluso de una «comunidad científica». Por lo menos, el *Discurso* de Juan Polo da cuenta de una amplia intertextualidad; cita constantemente a autoridades, desde Adan Smtih en su famoso *Ensayo sobre las riquezas* hasta Vicente Tofiño en su *Descripción de las costas de España*. Todos estos útiles al propósito del *Discurso* que nos ocupa que es el de:

> La formación de la Carta Geográfica del Reino, a cuyo trabajo ya parece se ha dado principio con las felices resultas que eran de esperar de una operación hecha con todos los auxilios y con los debidos conocimientos en la averiguación de la extensión territorial de España, sus islas y sus colonias.[16]

16 Polo y Catalina, *Discurso sobre la necesidad*.

Para formar dicha carta, tal como aparece también en el famoso Compendio de geometría de Tomás López, se recurrió al método de la triangulación planimétrica, el cual consistía en calcular la superficie mediante la sumatoria de las áreas de los triángulos en que podría dividirse el plano de un terreno. Para ello tenía que convertir el contorno del plano en una figura poligonal con base en trazos rectos que, a su vez, serían los lados de los triángulos de distinto tamaño. Carmen Manso concluye de su observación sobre el conjunto de estos mapas:

> para calcular el área de los triángulos, en cada lámina está dibujada (a tinta o lápiz) o en un papel pegado, una red o cuadrícula rectangular alargada distinta en cada mapa. Lleva divisiones en número variable, cuyo valor es de la escala del mapa impreso en leguas marinas de 20 al grado o 6.626 varas castellanas; a su vez ese rectángulo se divide en sentido horizontal en 10 partes. Como ya se ha dicho, falta la documentación del laboriosísimo cálculo sobre estos mapas a muy diversas escalas, con medida y suma de más de 5.600 triángulos pero sí tenemos los resultados generales. Son los que figuran al final.[17]

La triangulación

Si la geografía se ocupa de la magnitud de la superficie, tanto de la tierra como de una parte de ella, la palabra magnitud resalta el papel político de la geografía al afirmar que su objetivo

17 Se trata de 42 láminas: 34 de los reinos peninsulares, 3 a Baleares-Mallorca, Menorca e Ibiza, Tenerife, Gran Canaria, Fuenteventura, La Palma y El Hierro. Se divide todo en conjuntos: norte de Galicia, Asturias y Bastón de Laredo; Centro: León, Castilla la Vieja, Extremadura y Castilla la Nueva; Sur: Andalucía y Murcia; después parte del norte y del este: Vascongadas, Navarra, Aragón, Cataluña y Valencia. Por último, Baleares y Canarias. Se muestran en este texto los mapas levantados por Polo y Catalina de Menorca y Gran Canaria especialmente por la particularidad en la forma en que los triángulos se hacen coincidir para lograr la medición final, según la forma de cada provincia. Es oportuno agradecer el préstamo de estas imágenes al Departamento de Cartografía de la Real Academia de la Historia de Madrid.

FIGURA 18. Mapa de América de 1739 que muestra las posesiones europeas. «Carte d'Amerique dresée pour l'usage du Roy par Guillame D'Lisle premier geographe de sa Majeste de l'Academie royale des sciences a Amsterdam chez Jean Cóvens et Corneille Mortier Geographes-1739». Fuente: Sala de documentos raros y manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá, Colombia (BRBLAA 1121023).

es ocuparse de medir la extensión en territorio de cada una de las naciones europeas. Con una buena dosis de intertextualidad y en tono ilustrado, Polo y Catalina afirma que se propone mostrar los resultados de cada país y «los resultados de los escritos que han llegado a nuestras manos»[18], mostrando claramente que conoce el bagaje de los textos científicos producidos en naciones diferentes a España, lo cual da mayor relevancia a su trabajo y al de los geógrafos españoles. Es así como invoca a la expedición Marpertius en Suecia, la de La Condamine y Jorge Juan y Antonio de Ulloa:

18 Polo y Catalina, *Discurso sobre la necesidad*.

> Hasta la mitad del siglo pasado no se había convenido en la verdadera figura de nuestro globo terrestre [...] se convencieron las naciones cultas de la importancia de estos trabajos, y lo primero que procuraron los diversos gobiernos fue el que se levantasen con toda exactitud cartas geométricas de los países que ocupaba cada uno. Suecia, Dinamarca, Rusia, Alemania, Francia, la República Italiana y España, no se detuvieron en gastos ni fatigas.[19]

Ahora bien, Polo y Catalina al comparar las naciones usa el término *estadístico* para referirse al campo de las matemáticas. Para este autor, una de las tres bases sobre las cuales se funda la ciencia estadística es «la averiguación de la extensión del país». Con esto, nuestro autor define claramente el fin último de sus trabajos de gabinete al aclarar que: «Sin la estadística, no se pueden comparar debidamente las naciones para deducir su fuerza y riqueza respectiva, que deben ser siempre proporcionadas al terreno que ocupan».

La toma de pulso entre las potencias, basada en la extensión del territorio productivo de los Estados se fundamenta en el ejercicio de la triangulación. Pero este método se enfrentó a constantes problemas prácticos, como se recordará en las memorias del viaje de La Condamine al Ecuador. En las consideraciones técnicas de algunos geógrafos consultados por los cartógrafos a fines del XVIII como Canevas o Cassini, ya era una constante la aparición del problema técnico para el levantamiento de las redes triangulares; uno de esos problemas comunes es la representación del relieve. Un trabajo que apareció en el periodo en que Polo y Catalina levantaba sus mapas, que contiene preocupaciones técnicas similares a las de su *Discurso*, es el titulado *Cartas marítimas de todas las penínsulas, averiguaciones concernientes a la Historia Natural* de Jorge Juan[20]. Allí se advierte que la obligación de los directores de las obras, con

19 Ibid.

20 Jorge Juan, «Instrucción de lo que se ha de observar por las compañías de geógrafos, hidrógrafos y astrónomos en la formación de los mapas generales de España», en *Memorias del Depósito Hidrográfico*, t. I (Madrid: Imprenta Real, 1809)

las cuales se recogerán los datos de cada una de las provincias, será la de obtener la medida de la *base*.

> La observación de los ángulos en los triángulos que formare; examen de sus cálculos para ver si están bien hechos, y de lo que se fuere trasladando sobre el papel, en cuyos asuntos dará la norma que se ha de seguir a los geógrafos ayudantes sus Subalternos.[21]

En dicho ejercicio, la visita y selección del terreno es un requisito básico para garantizar los resultados. Desde estos primeros pasos se toma la medida *base*, acatando las necesarias recomendaciones para lograr la mayor efectividad posible:

> En el centro del Reino, en paraje en donde se halle llano al propósito par [sic] ello se medirá una base de dos o tres leguas, no con cordel ni cadena, sino con perchas propias para ello; porque siendo esta base el fundamento de toda la medida, el yerro que en ella se cometiere va después aumentándose proporcionalmente en todo el Reino; esto es, si es la base de solas dos leguas, y se yerra en ella de una toesa, y el reino tiene doscientas leguas; el yerro en el mapa; se procederá solo de esto será de cien toesas bastantemente considerable si se quiere más exactitud.[22]

Los problemas de Polo y Catalina son los mismos que tienen los directores técnicos a quienes escribe Jorge Juan; ellos enfrentan el problema en el campo de trabajo mientras él lo hace en su escritorio. Por ello, en su *Discurso*, se encargará de los métodos para averiguar la superficie.

> Estos tres últimos métodos, aunque de mucho más trabajo, son los más exactos y científicos; por ellos se aprecia, aumentando el número de triángulos o figuras regulares hasta la tortuosidades más mínimas, presentan a la vista de todos las operaciones practicadas, y las sujetan a su examen; y sobre el quinto y en especial el sexto,

21 Ibid.

22 Jorge Juan, «Método de levantar y dirigir el mapa o plano general de España con reflexiones a las dificultades que pueden ofrecerse por don Jorge Juan Capitán de Navío de la Real Armada», en *Memorias del Depósito Hidrográfico*.

> tienen la ventaja de que si hace alguna alteración en el territorio o algunas provincias, conservando los originales, sobre que se han trabajado, se hallará la extensión de su nuevo distrito solo con ver los planes o traslados correspondientes, cual es la superficie de los triángulos que corresponden a la nueva demarcación.[23]

Aquí el autor es consciente de que se trata de una especie de triangulación ideal, si se puede usar esta expresión, ya que no cuenta con los problemas de los relieves ni de la forma «real» de las superficies. Por esa razón, él recomienda que, una vez terminado de aplicar el método que elegirá de los seis que propone, se comparen los resultados con los de otros autores como Vicente Tofiño. Por otro lado, puede parecer poco convincente la razón por la cual, luego de contar con un trabajo que se ocupa de la extensión «real» de las irregularidades del terreno, el autor se limite a hacerlo solamente en la «superficie plana», por considerar que las irregularidades no afectan la superficie productiva que se busca averiguar. Para explicar esto usa una de las palabras que aún no hemos utilizado para recordar el epígrafe de López: la apariencia.

> Don Vicente Tofiño buscó la superficie esférica de España; y aquí se ha buscando únicamente la superficie plana y horizontal, porque siendo el fin el asignar los datos que deben servir de base a nuestra aritmética política, debían dirigirse todas ellas a indagar la extensión productiva de nuestro territorio; y como según la opinión que hemos sentado antes, generalmente contextada, las concavidades y convexidades del terreno no aumentan sino *aparentemente* su extensión para los productos; de aquí es que tampoco la figura esférica, o la convexidad que por esta figura tiene España, no debe aumentar su extensión productiva.[24]

El *Discurso* aspira a la validez científica con el uso de un lenguaje técnico, pero pronto toma un tono de laxitud en dos sentidos: el primero, las limitaciones necesarias impuestas por el autor; el

23 Polo y Catalina, *Discurso sobre la necesidad*.

24 Ibid.

segundo, la ausencia de soportes y tablas al momento de la publicación de los resultados. De las dos, llama la atención la primera pues en ella el autor, consciente de que a pesar de que su trabajo busca una mayor objetividad tecnológica y que él solo hace una representación del terreno, usa la expresión *apariencia*, queriendo connotar la insignificancia de la falta de exactitud.

Los seis métodos

El *Discurso* trata el asunto de la validez de los tres últimos métodos para lograr la efectividad. ¿Cuales son esos métodos?, ¿y cuáles son los tres primeros? Esa es la esencia de la obra que nos ocupa y el encanto de las confesiones técnicas que contiene. Examinemos las razones por las cuales se descartan los tres primeros métodos para «averiguar por medio de los mapas la superficie del terreno que representan», el primer método:

> Se reduce a cubrir con perdigones y mostaza muy menuda el espacio que ocupa la provincia o distrito, cuya superficie se busca, clavando en el primero de esta una porción de alfileres o clavos muy delgados que detengan los perdigones, cuidando escrupulosamente de acomodarlos de suerte que no haya uno sobre otro; hecho esto, con el número de perdigones que hayan cubierto la superficie, se forma un cuadrado (valiéndose también del auxilio de los alfileres o clavitos) cuya base y altura se miden por la escala del mapa, y el producto que resulta de la multiplicación de ambos lados es la superficie que se busca.[25]

En el segundo método se nos muestra la búsqueda de la precisión, la necesidad de muchos científicos de la época de establecer ciertas unidades de medida. Dicho método consiste en averiguar la superficie de las figuras irregulares por el peso del papel:

> Nuestro Segundo Método: consiste esta operación en calcar o pasar a otro papel la figura o mapa, cuya superficie se busca, e inscribir esta copia en un paralelogramo; cuya superficie se encuentra con suma facilidad, multiplicando las veces que una unidad

25 Ibid.

> conocida y arreglada a la escala del mapa, cabe en la base del paralelogramo por las que esta misma unidad cabe en su altura: hallada de este modo la superficie del paralelogramo total, en la que está incluida la de la figura irregular, se recorta esta por la línea curva que han trazado sus límites, y queda reducido a dos partes el papel que formaba el paralelogramo; una la que contiene la porción o masa del papel de la figura irregular y otra a del [sic] trozo que queda entre la línea que señalaba su contorno y las de los lados del paralelogramo; hecho esto se pesan en una balanza muy sensible estas dos partes con separación y su suma será el peso total del papel que ocupaba el paralelogramo; y se concluye por la proporción siguiente: A, peso total del papel en que estaba trazado el paralelogramo, es a B, peso del que ocupaba la figura, como C, superficie del paralelogramo, es a X, cuarto término de la proporción, y superficie de la figura irregular.[26]

Los siguientes métodos se relacionan con el uso estricto de la geometría y tienen como común denominador una propuesta de circunscribir un paralelogramo a toda la figura irregular, «y por medio de triángulos, o de otras figuras regulares, hallar la superficie de la parte comprendida entre los lados del paralelogramo, y el contorno que señala en el mapa los límites de la provincia»[27]. Con ese resultado, se instruye que se haga la operación matemática de restar de la superficie total del paralelogramo, es decir, la diferencia, y ese es el resultado que se busca. De los anteriores, es quizás el quinto método el que se acerca más, si se quiere, a la geometría «literal», en los términos del pensum descrito por Capel en la Academia de Geógrafos de Barcelona. En este método, la búsqueda de la precisión tiene que considerar la idea de recurrir a los resultados de mapas hechos con anterioridad sobre el terreno con el fin de calcarlos. Calcular o calcar podría ser el nombre de este método, un nombre que evoca la disyuntiva en que se encuentra el cartógrafo al tener que recurrir a figuras anteriores.

26 Ibid.

27 Polo y Catalina, *Discurso sobre la necesidad*, 1804, BNM, ref. MSS/ 22989.

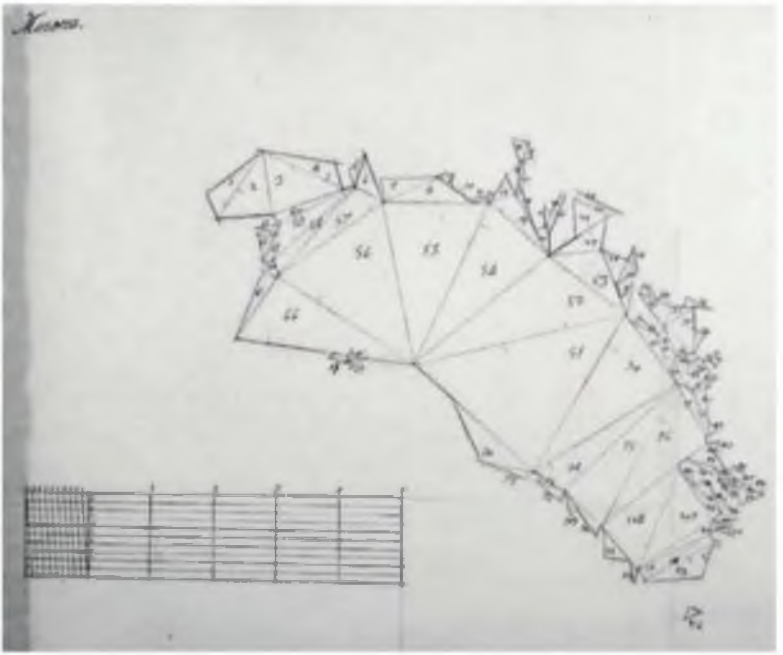


FIGURA 19. Triangulación de la isla de Menorca (1803). Plano de Juan Polo y Catalina diseñado para el Mapa General de España. Fuente: Real Academia de la Historia de Madrid, España.

> Quinto: calcar o pasar la figura a otro papel, inscribir en ella el mayor paralelogramo posible, y repartir en pequeños triángulos el espacio que queda entre sus lados y el perímetro del mapa. La superficie de estos triángulos se añade a la del paralelogramo, y la suma nos dará el resultado final.[28]

Polo y Catalina advierte que el sexto método es el «más optimo», sin embargo, las confesiones del texto permiten inferir que tuvo que haber experimentado mucho más con el quinto método.

28 Polo y Catalina, *Discurso sobre la necesidad*, 1804, BNM.

El recurso a las calcas: el peso de los materiales en la exactitud

Un trabajo capital para el asunto del estado del conocimiento en España es el libro de Nuria Valverde *Actos de precisión*[29]. Allí, la autora sostiene que los actos de observar, medir y comparar, propios de la ciencia, no siempre son garantes de precisión dado que los resultados de dichos actos quedan supeditados a las condiciones y uso de la instrumentación. Valverde se dedica a la exploración de los usos dados a la instrumentación durante el siglo XVIII español en los diferentes ámbitos del saber institucional e incluso popular para destacar variados elementos que van desde los problemas empíricos a que dan lugar el uso de los instrumentos y el impacto de esas dificultades, hasta los resultados finales que se enlazan al asunto de la credibilidad científica. Visto desde allí cobra aún más valor el siguiente paso establecido en el *Discurso*, el sexto método elegido por Polo y Catalina y que consiste en calcar o pasar la figura a otro papel.

Para el método de las calcas, el autor recomienda:

> reducir la curva a un sinfín de líneas rectas, llenar todo su espacio de triángulos encadenados, señalar su altura, hallar la superficie de cada uno por la escala del mapa y, finalmente, sumar estas diversas superficies para conseguir la de la figura irregular.

Tomás López respalda la opción de las calcas pues también en el contenido de su tratado *Principios geográficos aplicados al uso de los mapas* considera que el geógrafo trabaja «en su casa», teniendo a la vista varios papeles de un mismo terreno, comparando y adaptando lo que según su buena crítica es más perfecto. Afirma literalmente que:

> No es ministerio suyo levantar planos porque para eso hay otra clase de gentes [...] si los geógrafos necesitaran ver y medir la tierra que comprenden sus mapas, ninguno hubiera podido, durante su

29 Nuria Valverde, *Actos de precisión, instrumentos científicos, opinión pública y economía moral en la Ilustración española* (Madrid: Colección Estudios sobre la ciencia, Consejo Superior de Investigaciones Científicas —CSIC—, 2007).

> vida, publicar ni una de las cuatro partes de la tierra; y es así que hacen las cuatro.[30]

No en vano Polo y Catalina cita como autoridad a López, de quien pudo haber tomado la iniciativa de dar validez a este sexto método.

Al respecto, Carmen Litter señala que López era un geógrafo de gabinete que trazaba sus mapas utilizando materiales ya existentes y con previa comparación de diferentes mapas, es decir, sin hacer «personalmente» ningún trabajo. Era un modelo que seguían otros geógrafos europeos y que él mismo había aprendido de su maestro Bourguignon D'Anville[31]. Se puede ver el riesgo que implica el gabinete, en términos de la precisión, al no recurrir al trabajo de campo; paradójicamente, el escenario de escritorio con su técnica lejos del campo abierto y de las dificultades de la naturaleza, ofrecía cierto tono de autoridad a quienes redactan los informes científicos durante el siglo XVIII y revestían esos informes de precisión al margen del trabajo manual y las dificultades en el terreno de los caminantes y ayudantes de agrimensura.

De nuevo Carmen Litter señala que si la crítica sobre la cartografía española de la época tuviera que ser estrictamente técnica, los mapas se hubieran tenido que realizar por medio de levantamientos topográficos sobre el terreno con el teodolito y con los datos recogidos con este, es decir, con las pendientes, distancias y alturas, en otras palabras, trasladar esos resultados al mapa en sí. Pero en el periodo que nos ocupa, los cartógrafos, a manera de teodolito, usaban una plancheta con una mira graduada para obtener la dirección, distancia y la altitud de cada punto y esto se llevaba

30 Documento original publicado entre 1775-1783, citado en «El Geógrafo del Rey. Principios geográficos aplicados al uso de los mapa», en Carmen Liter Mayayo y Francisca Sanchis Ballester, *Tomás López y sus colaboradores* (Madrid: Ministerio de Educación y Cultura. Biblioteca Nacional de Madrid, 1998).

31 Carmen Liter Mayayo, et. ál., *Cartografía de España en la Biblioteca Nacional: siglos XVI-XIX: catálogo de fondos* (Madrid: Biblioteca Nacional, 1994).

a un borrador del mapa[32]. Ahora bien, la necesidad de confiar en la expresión «más o menos», como autoconciencia de la imposibilidad de lograr la exactitud, es respaldada en este caso por una cita de autoridad. Se trata de las memorias de Tomás López quien las anexó a los cuestionarios enviados a los intendentes de las provincias de España en 1750, en cuyo texto el rigor empieza a ceder o relativizarse con el uso de expresiones más tolerantes como «especies de mapas» posibles:

> Procurarán los señores formar unas especies de mapas o planos de sus respectivos territorios, de dos o tres leguas de contorno de su pueblo, donde pondrán las ciudades, Villas, Lugares, Aldeas, Granjas, Caserías, Ermitas, Ventas, Molinos, Despoblados, Ríos, Arroyos, Sierras, Montes, Bosques, Caminos, etc., que aunque no esté hecho como de mano de un profesor, nos contentamos con una sola idea o borrón del terreno, porque lo arreglaremos dándole la última mano.[33]

Uno de los aspectos fascinantes de este *Discurso* es el que está relacionado con el peso de los materiales en el resultado final de los métodos expuestos. Por ejemplo, el primer método es juzgado por su mismo autor como grosero y no merecedor de ponerse en práctica en una nación culta, o «por quien tenga los mínimos conocimientos de geometría». Pero más allá de su grosería, el método es descartable porque:

> Está expuesto a los errores que ha de ocasionar la desigual figura de los perdigones, o mostacilla, no siendo todos ellos perfectamente esféricos, sino con algunas concavidades y convexidades que dejarían mayores o menores intersticios entre sí según el diverso modo con que toquen a la superficie, y además la línea curva que señala el perímetro o límites de las provincias es mucho mayor que la del cuadrado, aunque sean iguales sus superficies; y como los perdigones han de tocar diferentemente unos a otros que a los

32 Carmen Liter Mayayo, et. ál., *Cartografía de España en la Biblioteca Nacional*.

33 Agustín Hernando Rica, *El Geógrafo Juan López (1765-1825) y el Comercio de Mapas en España 1808-1814* (Madrid: Editorial del CSIC, 2008).

> alfileres, ha de resultar de necesidad una diferencia notable entre una y otra superficie.[34]

También en su texto de *Instrucciones*, Jorge Juan apunta que las bases geodésicas fueron siempre medidas con varias reglas de longitud. Dichas reglas eran: «de madera antiguamente y metálicas posteriormente, las cuales se ponían a continuación unas de otras, dejando un pequeño intervalo entre los extremos consecutivos», hasta llegar a un procedimiento con una sola regla con la que se medía sucesivamente la distancia entre los ejes ópticos de dos microscopios situados sobre la base. Llama la atención la queja posterior a la descripción del procedimiento, en un estilo discursivo similar al de los seis métodos:

> Todos estos aparatos de reglas resultan de un uso engorroso Por su peso, volumen y exigir un terreno en buenas condiciones, preparado y explanado debidamente, para poder asentar los soportes de las reglas y microscopios y las casetas protectoras, necesitándose un personal muy numeroso; por estas causas no podía prodigarse conveniente, ni el número de las bases de apoyo de una triangulación, ni su longitud, por lo que su enlace con los lados normales de la red se hacía muy complicado.[35]

Para solucionar esta carencia, Jorge Juan recomienda, para tomar la base de la triangulación, hacer bien la medición en un viaje rápido y repetirlo si es necesario. Advierte que la precisión de la medida está asociada a la invariabilidad de la madera. Las bases —continúa— se medirán con perchas de madera, siempre teniendo un mayor número de ellas para que no falten. Recomienda procurar que dichas perchas sean «de madera vieja, para que esté bien seca, y no se tuerzan, y limpia de nudos: en los extremos se guarnecerán de hierro para que los cantos queden bien a escuadras, y no se asumen con el uso»[36].

34 Polo y Catalina, *Discurso sobre la necesidad*.

35 Jorge Juan, *Instrucción*.

36 Ibid.

Mientras este documento nos ubica en la realidad de los caminantes que debían hacer las mediciones en el terreno y las dificultades que representaba la manipulación de los instrumentos en el campo, en el gabinete, en donde hemos dejado a Juan Polo y Catalina, las dificultades con los materiales continúan al revisar el método numero dos que, como recordaremos, consistía en tomar el peso de un paralelogramo y restarle de su peso total el de la figura de la provincia a «averiguar». El autor descarta el método porque, en sus palabras, le parece «falto de seriedad el depender de los rudimentos materiales mencionados»; por ello dice:

> estar expuesto a equivocaciones; pues cuando el papel no sea igualmente grueso y cargado de pasta por todas partes, no corresponderá el peso a la superficie, y esta diferencia aumentada a lo difícil que es tener una balanza tan sensible que indique las más mínimas alteraciones, impide ejecutarlo, si se trata de averiguar este punto con alguna detención y cuidado.[37]

Las preocupaciones por las imprecisiones de los materiales eran un dilema que en su momento venía aquejando a varios técnicos. En el documento en cuestión se trata de argumentar que el problema no residía solamente, como puede pensarse, en el hecho de que uno sea el trabajo de campo, otro el del gabinete y otro el necesario desajuste en dicho ejercicio de representación, sino en que en las dos instancias el grado de efectividad, de exactitud, depende en mucho de los materiales. Lo que implica un problema técnico para Jorge Juan con el material de las bases, lo representa el asunto de las semillas de mostaza para Polo; el problema no es que el método sea grosero, sino la dificultad que representa, por una parte, el no poder controlar el material aportado por la naturaleza y, por otra, que la esencia de la medición es su variabilidad y, por tanto, su imprecisión.

Ahora, en el *Discurso* se usa el recurso de introducir las minucias que le preocupan al autor en un texto manifiestamente científico. Es conocida la costumbre cultivada, entre otros por

37 Polo y Catalina, *Discurso sobre la necesidad*.

Alexander von Humboldt, de aportar en las relaciones de viajes, de exploraciones y en las bitácoras de viaje un listado de los instrumentos utilizados, y describir los procedimientos científicos, especialmente, los «exitosos» en las exploraciones. Pero poco se conoce sobre el contenido de un gabinete de quien no se desplaza o de quien tiene problemas con sus materiales. Las listas de materiales y procedimientos en las memorias de viajes posiblemente obedece a un intento de ayudar y prever las necesidades de exploradores o, en el caso de los textos de Jorge Juan, a un intento de ayudar a los directores técnicos de la obras de levantamiento topográfico en las provincias. El gabinete de Polo y Catalina se nos presenta en su *Discurso* como una invitación a conocer sus secretos, haciendo una variación de la costumbre descriptiva que caracteriza a la geografía de viajes. En las dos modalidades se nos permite ver que la especulación, la consideración científica o técnica, se acompaña de la experiencia. Teoría y empirismo, una conjunción típica del pensamiento ilustrado del XVIII. Por supuesto, estas «confesiones» aminoran el tono pretendidamente científico de los textos geográficos ilustrados y, posiblemente, sean, junto a las duras críticas a que fue sometido el texto de *Censos de frutos y manufacturas* que mencionamos al comienzo, una causa más de la falta de difusión del *Discurso* que nos ocupa.

Métodos «más o menos» confiables

Retornando al atiborrado epígrafe, López define la naturaleza de la geografía desde la pretensión de universalidad: dice que la geografía es una ciencia que nos enseña la descripción universal de toda la tierra; sin embargo, como en un acto de prudencia, la última frase del párrafo contiene la siguiente expresión contradictoria: «Tiene la palabra geografía *más o menos extensión*, según los diversos modos de estudiar el globo»[38]. Si bien el campo de estudio que el autor asignó a esta ciencia, en primera instancia era muy abierto, también era consciente del enorme desafío que significaba el ejercicio de esta disciplina. López no es el único que usa

38 Tomás López, «Dedicación introductoria» en *Principios geográficos aplicados*.

términos que denotan relatividad para referirse a los resultados de los trabajos geográficos, Jorge Juan, al respecto, asegura que:

> Los mapas generales se pueden levantar con *más o menos* exactitud, empleando instrumentos más o menos puntuales, más o menos cuidado o delicadeza en manejarlos, y más o menos circunstancias que se quieran situar o colocar según se quiere también el grado de exactitud, se necesita así mismo tiempo, y por consiguiente más o menos gasto; pero, supuesto que se quiera levantar el mapa con la exactitud necesaria para que se signifiquen en él todas los lugares, caseríos, ríos, pendientes de esos caminos, montañas, puertos, islas, obispados, abadías, corregimientos, intendencias, gobiernos, etc.[39]

Este texto, que se ocupa de prever todos los inconvenientes para el logro de los datos efectivos en el trabajo de campo, contiene preocupaciones similares a las del gabinete de Polo y Catalina. Los dos autores introducen un tono autocrítico y cuestionan las pretensiones de la geografía como ciencia irrefutable. Allende la costumbre de los viajeros de dejar memoria de los eventuales trabajos de campo, viajes y recorridos, la retórica de Polo y Catalina nos permite un acercamiento innovador y realista. Los textos que hemos traído a colación muestran ese repliegue en la retórica propia del desarrollo narrativo de la ciencia ilustrada. Desde el punto de vista de una conciencia narrativa, el discurso abre la posibilidad de analizar la cartografía histórica según las condiciones de su producción material[40]. El autor nos provee de los elementos

39 Jorge Juan, «Método de levantar y dirigir el mapa o plano general de España».

40 *Ingenio y figura*: una de las expresiones a que queríamos recurrir de nuestro epígrafe inicial es que la geografía se ocupa del «estado de las partes de la superficie de la tierra, respecto de toda ella; es a saber, su figura». En una figura puede caber el elemento creativo y también del imaginario político, pues la figura que se otorga a una nación y su diferencia con la figura de las demás naciones constituyen un elemento de identidad. Se adjudica un contorno a un espacio, es decir, un contorno, con base en la abstracción de un recorrido real por el territorio, en este caso, de cada provincia regional para luego sumar y completar un contorno nacional general. Finalmente,

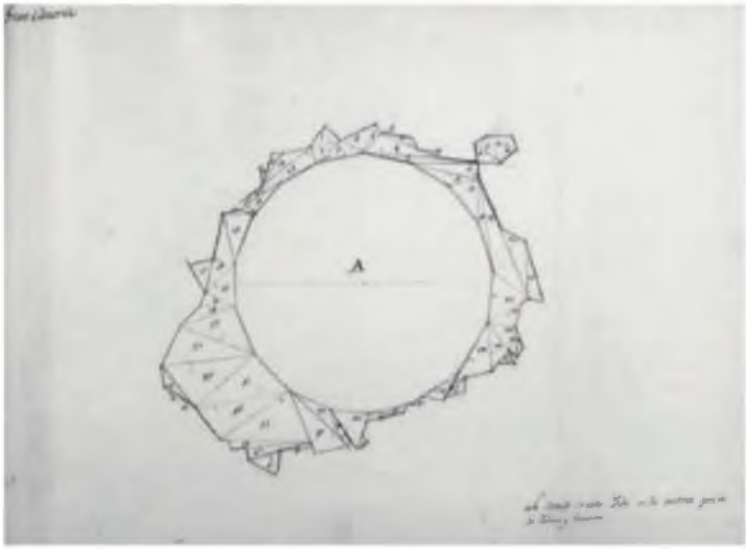


FIGURA 20. Triangulación de la Gran Canaria (1803). Plano de Juan Polo y Catalina diseñado para el Mapa General de España. Fuente: Real Academia de la Historia de Madrid, España.

necesarios para un análisis retrospectivo sobre la construcción y el uso de materiales e instrumentos, en una especie de invitación a la reflexión sobre los procedimientos, sin excesivos juicios de exactitud, sino, más bien, poniendo al descubierto la fragilidad de la exactitud y la cientificidad. Quizá por ello, el *Discurso* oscila, de manera sorpresiva, desde lo técnico y manual hacia la consideración económica o política. El uso frecuente en estos documentos de la expresión «más o menos», para referirse a los resultados de las investigaciones, da cuenta de esta particularidad.

No se conoce con exactitud la fecha y las circunstancias en que Polo y Catalina entregó a Tomás López el gran conjunto de todos

el resultado de las triangulaciones de todas las provincias de Juan Polo y Catalina, el atlas de Tomás López, el sueño del marqués de Ensenada, los resultados previos de Vicente Tofiño y las recomendaciones de Jorge Juan, entre otros elementos, llegaron a un resultado final: el cumplimiento del anhelo de un mapa de España.

los mapas de las provincias españolas. Tampoco con exactitud si el *Discurso*, tal como los mapas, obedeció a un encargo o fue una manera de ilustrarlos, lo que sí es evidente es la conexión entre uno y otros, y es fácil suponer que al momento de dar los resultados del gabinete, se entregó el *Discurso* mismo, como puede deducirse del párrafo final y su firma. Polo y Catalina concluye que se previó, incluso, el guardarse de las inexactitudes que pueden resultar del espacio que ocupan las líneas que dividen los triángulos y de las «imperceptibles alteraciones» que pueden ocurrir en las aberturas de compases:

> Pero sobre la ninguna influencia de todo esto, y sobre compensarse por lo regular unos defectos con otros, son unos inconvenientes de que no se puede prescindir en modo alguno, y que si por miedo a ello se hubieran de abandonar los trabajos, abandonaríamos con mucha más razón el de recorrer palmo a palmo el terreno y medirlo geométricamente.[41]

El ejemplo de precisión aplicado a la náutica

Juan Polo y Catalina nos ha permitido entrar en la privacidad de su escritorio para ver las dificultades que tiene la geografía para medir la tierra. Con relación a las mediciones marítimas, también encontramos cierta relatividad en la búsqueda de la precisión técnica que encierra la siguiente máxima:

> Todo esto lo hizo Dios por el hombre; pues por qué ha de ignorar el beneficio que se le está haciendo cada día. Y ya que quiera ser bruto en no mirar al cielo; por que no se hace hombre en la parte de conocer la hacienda que Dios le dio en la tierra, midiendo la dilatación de su dominio, ya por las escalas de los montes, ya por los planos de los valles, ya por las líneas de los ríos, círculos de los mares, y cuantos puntos hermosean este punto visible.[42]

41 Polo y Catalina, *Discurso sobre la necesidad*.

42 Enrique Flórez, *Clave geográfica para aprender geografía los que no tienen maestro* (Barcelona: Librería de Juan Francisco Piferrer, Impresos de Su Majestad, 1817).

El fraile español Enrique Flórez usa en este singular texto un lenguaje típico de un filósofo de la naturaleza que nos introduce en los estudios geográficos a inicios del siglo XIX, específicamente, los de cosmografía y el conocimiento de los límites geográficos, con un enfoque desde el cual podemos apreciar el papel de los instrumentos en el conocimiento del mar. El fraile tomó como modelo de geógrafo a Tolomeo, por esto, no se contentó en sus argumentaciones con las descripciones y los relatos históricos referidos a las zonas de las que se ocupa, sino que añadió a sus textos los cálculos, las tablas y ejercicios como demostración de la veracidad de sus conocimientos para que, en sus palabras, «no solo la imaginación sino la vista», juzgara la situación de los lugares descritos. Con ello se nos da una idea de la temprana costumbre de introducir estos anexos a las descripciones de viaje como un antecedente de las obligatorias tablas adjuntas que llevan actualmente los derroteros marítimos. Tolomeo había caracterizado las distancias de la línea equinoccial y círculos que se atribuyen a la esfera para encontrar reglas fijas. Anexaba también los cómputos para demarcar las líneas de longitud y latitud y sus observaciones astronómicas de las principales ciudades para notar los grados y minutos de su latitud[43]. Pero no sobra recordar la advertencia de Daba Sobel de que: «El propio Ptolomeo solo tenía una apreciación de escritorio del ancho mundo»[44], con lo cual se ve que el mar nos escapaba de ser objeto de la erudición y la composición de gabinete de que nos da cuenta Polo y Catalina.

La apreciación de Flórez nos permite también destacar elementos característicos de los diarios y relaciones con las cuales se puede medir, de acuerdo a los instrumentos usados en los viajes, la situación de la ciencia de la marinería en la España de fines del siglo XVIII y apreciar los instrumentos como medio para «racionalizar el espacio geográfico y marítimo de las costas tanto de España como de sus colonias». Tenemos que aclarar que estos instrumentos

43 Enrique Flórez, *Clave geográfica*.

44 Dava Sobel, *Longitude, The True Story of a Lone Genius Who Solved the Greatest Scientific Problem of his Time* (New York: Penguin Books, 1996).

encierran el problema de la limitación técnica de las expediciones transatlánticas, como, en menor grado, las de cabotaje.

No podemos perder de vista que el racionalismo del siglo XVIII no está exento de lo que otro autor crítico de la época denominó «fanatismo científico». Se trata de Patricio Victoriano quien hace un *Juicio al Estado de la Marina* en España y, en especial, al descuido de su gobierno: para Victoriano es necesario que su país sostenga el poder marítimo desde todas las esferas, es decir, desde las disposiciones legislativas, económicas, y diplomáticas, y una sabia combinación del comercio marítimo y de unas finanzas bien administradas. La primera crítica se hace a los fracasos marineros de España, por ejemplo, sobre el ocurrido en 1718, dice, se demuestra que «entre todas las cosas de un Estado desde lo mas mínimo a lo mas grande, desde el copo que hila la vieja hasta el navío de tres puentes que surca los mares, y parece ser el último esfuerzo del ingenio humano», existe una correlación íntima, una cadena no interrumpida de causas y de efectos de la sociedad. Estos fracasos navales se sumaban al problema de la navegación universal: la ausencia de un método para calcular la longitud. La falta de ese cálculo causó muertes y accidentes marítimos[45]. Muy en la dirección de este pensador, Daba Sobel resume el asunto de la longitud como la dificultad que tenían los marinos para conocer la hora en dos lugares diferentes al mismo tiempo, dificultad que hizo que los gobiernos se mostraran dispuestos a recompensar con honores

45 Muy en el tono de las pepitas de Polo y Catalina, Navarrete, a diferencia de otros autores, destaca como acto de la evolución científica española la fundación la Cátedra de Cosmografía y Navegación establecida por el príncipe don Felipe Monzón en 1552. El debate sobre la manera en que sería más práctico y útil tomar las medidas en lo que pareciera trasladarse al mar el problema de la medición que ya ocupaba el texto de Polo y Catalina. Uno de los métodos que más debate ocasionó para establecer dicha medición fue el de basarse en los mapamundis conocidos, lo cual, como debía suponerse, siempre conducía, al reconocimiento de las imprecisiones que los marinos prácticos demostraban al usarlos y de la consecuente necesidad de construir un nuevo mapamundi. Así que recurrir a este uso advertía que casi, como si se tuviera la conciencia de que el descubrimiento del Nuevo Mundo era un asunto que seguiría vivo y permanente construcción.

y dinero la propuesta de métodos «practicables y ventajosos» para ese cálculo. Esta carencia denota el estado de la navegación, por ello se promulgó el Decreto de la Longitud de 1714, con un jurado del Consejo de la Longitud integrado por hombres de ciencia, para premiar a quien lograra proponer el modo de solucionar este asunto: si bien el grado cero de latitud, que era fácil de conocer pues se toma de las leyes de la naturaleza, el grado de longitud había que establecerlo y era un asunto de poder y ciencia. Por ese tiempo, los navíos españoles y portugueses que viajaban al Caribe debían ir en escuadras por rutas establecidas para no perderse, esto los hacía presa fácil de los piratas y corsarios ingleses, circunstancias que hicieron del cálculo de la longitud una prioridad estratégica de los gobiernos, pero en especial el de las coronas de España e Inglaterra. Por esto, Victoriano concluye que el conocimiento académico de nada vale sin los instrumentos, que una nación que no es por oficio navegadora no puede ser experta en las cosas del mar: «Porque el oficio del mar no se aprende sino en el mar, y es mas bien fruto de la experiencia que de la ciencia»[46]. Para este autor este logro es imposible si hay dos vicios: uno, la ausencia de una inversión en la tecnología y la formación tecnológica, y, otro, la falta de experiencia y práctica de las cosas del mar, o sea, el empirismo náutico, que es principalmente lo que forma los grandes marinos. En la serie de recomendaciones que hace nos habla de la «infalibilidad matemática» necesaria para los marinos en el curso de los estudios. De ahí que dentro de los relatos recomienda más el recurso al producto de la experiencia, con óptimos aparatos y técnicas, que la «usual fantasía» con que los autores desgastan «el raudal de su elocuencia con el fin de probar lo que valen en la marina militar las sublimidades matemáticas»[47].

En este sentido, un autor ilustrado del XVIII, Fernández Navarrete, asegura que la manera de hacer historia del siglo XVIII se ha ocupado de resaltar los hechos del heroísmo ganado por las acciones

46 Patricio Victoriano, *Juicio crítico sobre la marina militar de España, dispuesto en forma de cartas de un amigo a otro* (Madrid: Editado por Miguel de Burgos, 1814).

47 Ibid.

políticas, civiles y militares de los hombres pertenecientes a los imperios, sin embargo, de las rivalidades entre imperios debe abrirse campo para que los hechos científicos se vean como un nuevo elemento de la construcción de la historia de las naciones. Para Navarrete, la historia debía ocuparse de la importancia del arte de navegar, de su materia, de su evolución, de su técnica y de sus autores:

> excitar la curiosidad y llamar la atención de los literatos, para examinar la historia de la navegación en la parte literaria y política de los pueblos civilizados. A proporción que con el auxilio de la brújula los ha reunido para su recíproco trato y comunicación, ensanchando los límites de la habitación del hombre, ha disipado también los errores y preocupaciones en que habían incurrido los antiguos geógrafos y otros importantes sabios: ha demostrado prácticamente la redondez de la tierra, midiendo su circunferencia con la nao Victoria, y comprobado la existencia de las antípodas y vivientes en la zona tórrida.[48]

La información, entonces, se orientó hacia el conocimiento y el lenguaje científico consolidando para el XVIII un acuerdo tácito en que la tierra y el mar son los objetos centrales de la mirada científica y que, tanto la información científica como la aportada desde las leyendas o de los derroteros oficiales, merecían ser comprobadas en el campo experimental. La ausencia de esta práctica, en el caso de la marinería, podía obedecer a lo señalado en el *Discurso* de Polo y Catalina:

> [...] por desgracia son pocos de las artes que nos hayan manifestado con claridad los medios por donde llegaron al término de sus descubrimientos, contentándose con dejarnos el fruto de su aplicación y laboriosidad. Acaso temieron instruir demasiado a los hombres, o humillarse ante sus ojos si se presentaban con sencillez los errores o extravíos que padecieron, las preocupaciones y dificultades con que tuvieron que luchar.[49]

48 Martín Fernández Navarrete, *Disertación sobre la historia de la náutica y de las ciencias matemáticas que han contribuido a sus progresos entre los españoles* (Madrid: Real Academia de la Historia, 1846).

49 Martín Fernández Navarrete, *Disertación sobre la historia de la náutica*.

Navarrete ilustra las dificultades de los marinos y la frecuencia con que estas se hallan expresadas en los diarios entretejiendo la historia de la náutica a los trabajos del hombre primitivo para construir las primeras balsas en la lucha contra la mar; esas construcciones son descritas como artefactos de maderas simples útiles para desplazarse en los ríos asiáticos. Su relato refiere también la lucha contra las fuerzas de la naturaleza; maremotos, cambios en los vientos, mareas fuertes, alteraciones de la mar que denomina «convulsiones de la naturaleza» y que fueron impulsando el desarrollo de los navíos hasta que los griegos y fenicios construyeron las primeras naves resistentes. El autor intenta una especie de enciclopedia de los aconteceres históricos en los cuales la relación entre el hombre y el espacio marino son el hilo conductor y en este intento empieza por la interacción de los continentales con las islas, las cuales son descritas como universos aislados conectados por las navegaciones de cabotaje. Continúa con la invención de los remos y el timón para las exploraciones cortas y, luego, de la vela para las largas exploraciones. Asimismo, aborda el uso de la astronomía con que los fenicios actualizaron el conocimiento de los caldeos. En este aspecto, el español hace resplandecer la luz de su relato sobre el aporte que en la lectura de las estrellas hicieron los gaditanos. De esta manera, continúa su extenso compendio dándole la gloria a cada pueblo con su respectivo aporte en la navegación.

Navarrete, de manera muy justificada, atribuye a una necesidad práctica el origen de la literatura científica sobre asuntos del mar, concretamente, cuando se refiere a la urgente necesidad de predecir el comportamiento de las mareas para evitar las tragedias. Luego presenta a los españoles como cultivadores de las matemáticas y la astronomía, materias de las cuales tradujeron muchos libros al latín de autores como Tolomeo, Euclides y Averroes[50].

50 Anota que la practicidad de la exploración en la mar obligó a consultar los avances de otras potencias para garantizar algún grado de éxito en la impredecible mar. Para mostrar el estado de los estudios marítimos en España, Navarrete se remonta a las primeras exploraciones de Colón y la carencia que había en su momento de tablas de movimientos celestes y de otros instrumentos que permitieran cierta exactitud en las medidas de

Concluyendo, de la mano del ilustrado Fernández Navarrete, la búsqueda de la «infalibilidad matemática», como toda idea de exactitud, es una especie de remedio para la limitación del avance de la ciencia durante el siglo XVIII. Por ello el autor, como nosotros, se dio a la tarea de elaborar una crítica a la sabiduría acerca de los temas de la geografía, de su saber acerca de la mar y de la tierra y —en sus palabras— de la ignorancia de la naturaleza práctica que exige su conocimiento, en lo que compromete y cuestiona la sabiduría tanto de oradores y poetas como de naturalistas, astrónomos y, por supuesto, de ingenieros, cartógrafos y matemáticos.

Los instrumentos del Museo de San Fernando, Cádiz

Para Elías Trabulse las expediciones europeas hasta fines del siglo XVIII contaban con un instrumental relativamente moderno, sin embargo, las determinaciones de las posiciones (latitud, longitud) se hacían todavía por métodos astronómicos no muy confiables por ello se contaba con diversidad de resultados en temas como las orientaciones de las líneas costeras, las cuales se seguían haciendo por la observación del azimut[51]. El documento que analizaremos ahora se titula *Catálogo de los instrumentos de navegación* y corresponde a la colección del mismo orden del Observatorio de la Marina de San Fernando en Cádiz. En su introducción anota que su orden de acumulación de objetos para la navegación es cronológico, de acuerdo con las entradas y salidas de los aparatos y que deben hacerse explícitos los nombres de las embarcaciones que los conducen a Cádiz y que el Observatorio solo autoriza préstamos de instrumentos para expediciones oficiales[52].

longitud y latitud a lo cual, señala el autor, respondieron los reyes de Aragón atrayendo a España maestros en el arte de levantar las cartas hidrográficas.

51 Elías Trabulse, *Ciencia y tecnología en el Nuevo Mundo*.

52 Catálogo de Instrumentos de Navegación del Real Observatorio de la Marina de San Fernando. Localización: Museo Militar y Biblioteca de Observatorio de la Marina de San Fernando. Trascripción personal para esta obra hecha por la autora en el Archivo del Museo de la Marina, San Fernando de Cádiz, mes de diciembre de 2009.

El catálogo contiene preciosidades dignas de mencionar; muchas de ellas son piezas colocadas una a una para su descripción. Algunas reposan en estuches y cajas o hacen parte de observatorios portátiles como los *estuches matemáticos de Ramsden*, venidos de Londres, los cuales guardan la memoria de los más importantes expedicionarios pues fueron entregados a marinos como don Cosme de Churruca, Antonio García de Quesada o a Joaquín Fidalgo y Manuel del Castillo en 1810. En la relación de préstamos se aprecia que el nombre y prestigio del navegante hacen que se pueda anotar el préstamo personal o para una expedición. Otras cajas o estuches permiten imaginar las actividades de cada viaje, es el caso de una cajita con pinturas y una botella con barniz de copal, correspondiente a la colección de Magallanes, que, por la anotación, parece que se extravió de la comisión y por real orden (que era una medida necesaria para dar de baja a los instrumentos), fue «dado de baja» en mayo de 1829. Más adelante se relaciona otro estuche matemático de la colección cuarta de Magallanes se perdió en la fragata Mercedes. En otra cajita de colores que aparece suelta de la colección de Magallanes solo existen nueve vidrios inútiles[53].

Analizando el catálogo podemos aventurar la idea de que el estudio del mar también puede haber sido objeto de una geografía de escritorio. Los instrumentos náuticos, al ser transportados, hablan de la necesidad de la experiencia en este conocimiento y de su laboratorio, como los barcos en que se transportaban, itinerante. El ejemplo más evidente son los observatorios portátiles que relacionamos arriba y que fueron trasladados a París, Londres, Berlín y al mismo Observatorio de San Fernando de Cádiz luego de las expediciones. En el folio 456 del catálogo en cuestión, un observatorio portátil de campaña entregado a Cosme de Churruca y vendido en virtud de real orden de 17 de mayo de 1829. En el folio contiguo aparece relacionado un observatorio portátil de campaña entregado a Antonio García de Quesada en estado inútil y vendido en virtud de real orden de 17 de mayo de 1829. Otro observatorio de

53 Catálogo de Instrumentos de Navegación del Real Observatorio de la Marina de San Fernando, folios del 302 al 405.

los mismos aparece relacionado como entregado a Joaquín Fidalgo y devuelto en 19 de julio de 1810. Otro observatorio de esta clase fue entregado a Manuel del Castillo y devuelto en la misma fecha. Estos, como otros instrumentos de valor, aparecen posteriormente remitidos al Colegio Naval para uso académico de los estudiantes para guardias marinas o ingenieros.

Está relacionado también en el catálogo aquél instrumento que con tanto esfuerzo compone Juan Polo y Catalina para ejercitarse con sus triángulos; se trata del teodolito, instrumento que no faltaba en una expedición que se preciara de estar a la altura de la técnica moderna y que fue fundamental en las navegaciones más heroicas. El primer teodolito relacionado en el Observatorio de San Fernando tiene completos sus datos de fabricación y procedencia: vino de Londres en julio de 1789, estuvo en poder de Alexandro Malaspina y regresó al Observatorio en diciembre de 1794 para ser vuelto a entregar al teniente de fragata don Juan Díaz Maquida para desempeño de la comisión de rectificar el plano del puerto de Cádiz; el teodolito volvió al observatorio el 23 de junio de 1808. Otro de estos instrumentos completos aparece en el folio 409 en estado «completo» y haciendo parte de una de las cajas de la colección de Fernando de Magallanes: fue dado de baja por real orden de 17 de mayo de 1829. En el folio 280 aparece otro teodolito perteneciente a la colección de Magallanes, reparado y vuelto a dar de baja por real orden del 17 de mayo de 1829. Una vida más agitada tuvo el siguiente teodolito, prestado al marino Ciriaco Cevallos el 24 de abril de 1802 y luego enviado a La Habana, para terminar sus correrías en el Colegio de Sevilla y regresar al Observatorio con destino a la expedición hidrográfica de las islas Filipinas en febrero de 1833.

Otro instrumento hallado en el listado es la aguja o las agujas que, en su conjunto reemplazaban o antecedían a la brújula. En cuanto al uso de las agujas, dos navegantes nos ilustran acerca de las dificultades que representaba esta utilización. En cierta disquisición titulada *Variación de la aguja imantada* se debate la búsqueda de la estabilidad para el instrumento:

> Probé hoy, el 27 de febrero, la brújula de inclinación y comprobé de nuevo con qué exactitud se la puede observar a pesar de

> los fuertes movimientos de la embarcación que iba a cinco millas. Tenía el instrumento cerca de la ventana en la popa donde los movimientos son más fuertes que en el centro, estaba suspendida toscamente con una cuerda, el viento la agitaba, puesto que al haber perdido casi todos mis libros entre Guayaquil y el Chimborazo, también he perdido todos los vidrios de la brújula.[54]

Retornando al listado de nuestro Catálogo vemos el estado general del conocimiento científico en Europa en la época. Como anotaba Navarrete, los conceptos de latitud y longitud, ya antiguamente enunciados por Tolomeo, para el siglo XVIII orientaron el quehacer científico hacia el asunto de la medición del círculo del Ecuador, con el fin de remarcar los hemisferios norte y sur y de medir la distancia angular desde cualquier punto de la superficie de la Tierra[55]. Solo los relojes solucionarían este asunto y cobrarían toda la atención de las búsquedas técnicas en Europa. El *cronómetro* fue un instrumento más probado en los viajes, especialmente en la búsqueda de una fabricación especial para que no se estropeara. Este aparato experimentó avances como el uso de las cámaras de vacío para protegerlo de los cambios de presión y humedad atmosféricas; fue una gran novedad la fabricación de los cronómetros de bolsillo, con lo cual amplió su comercio entre particulares. En el Catálogo de San Fernando aparecen varios cronómetros: cronómetros Arnold, venidos de Londres y prestados a Joaquín Francisco Fidalgo y uno de ellos con destino a la corbeta Príncipe de Asturias y posteriormente a la Compañía de Filipinas: Otro que se entregó primero a Manuel del Castillo y en 439 a Luis Navarrete en virtud de orden de don Joaquín Fidalgo. Otros fueron entregados a Cosme de Churruca, en 1790; otro llegó en el navío Annen Maríam y fue destinado a la formación del Atlas Americano. En el folio 303 aparece el cronómetro usado por Malaspina para desempeño de su «comisión de dar vuelta al globo». Podemos claramente

54 Viaje por mar de Guayaquil a Acapulco (17 de febrero, 22 de marzo de 1803).

55 Auguste Toussaint, *Historia del Océano Índico* (México: Fondo de Cultura Económica, 1984).

suponer que este cronómetro debió haber pasado por el Pacífico de la Nueva Granada. Otro de ellos entró al inventario en 1789 en poder de Alexandro Malaspina a quien se entregó para su viaje en las corbetas Descubierta y Atrevida. La pertenencia de un cronómetro podía denotar poder y prestigio como se deduce de detalles como el aspecto que tenía su cobertura o empaque. Es el caso del que aparece en el fol. 539:

> se trata de un cronómetro de oro sobre porcelana en su caja de Caoba con cerradura y llave, y cuatro vidrios de respeto: de la propiedad de Don Ildefonso del Río, del que fue comprado por la junta de reemplazos por disposición del Excelentísimo Señor Capitán General y Ministro de Estado Don Baltazar Hidalgo de Cisneros.[56]

La frecuencia con que el Observatorio hacía este tipo de comercio con clientes particulares es significativa; en los folios 491-492, por ejemplo, se relata la compra que hace el Observatorio de un cronómetro de Arnold a la testamentaría del señor don Luis de Vallabriga en 7.900 reales. Es decir que los particulares hacían parte de la red del conocimiento y de la práctica de la marinería como hemos señalado en otras esferas también en el ambiente colonial americano.

La evolución de los instrumentos náuticos en el siglo XVIII habla de los avances de la astronomía, la cual en sus inicios recurría al uso del método lunar, para resolver la determinación de la longitud con base en las posiciones de las estrellas y el movimiento de la luna. De esto queda en los periplos la memoria en las tablas anexas que enumeran las posiciones de distancias. El problema principal que tenía este «método de distancia lunar» era que las posiciones de las estrellas dependían de las tablas con las que Galileo Galilei trató de solucionar la predicción de la ubicación de la luna en noches diferentes con el fin de dilucidar un comportamiento constante o una ley acerca del movimiento de los satélites. Estas famosas tablas se llamaron también «efemérides» y con ese

56 Catálogo de Instrumentos de Navegación del Real Observatorio de la Marina de San Fernando.

nombre fueron publicadas en medio de verdaderas *disputationes* geográficas que aparecen en publicaciones periódicas, consursos de ciencia o relaciones de viaje. Estas tablas, al parecer de los entendidos de la época, y siguiendo la idea del 'más o menos confiable' de la geografía de escritorio, tenían el inconveniente de que al haber sido formuladas para un observador en el centro de la tierra, no servían luego en una embarcación en movimiento. Cuando el sol o las estrellas no eran visibles, era la brújula la que ayudaba a orientarse a los marinos, sin embargo, como en el caso de La Condamine, el uso de la brújula exigía estabilidad. Cuando fue creada la aguja magnética o brújula en la Edad Media debía ser montada sobre balancines para que permaneciera horizontal independientemente del movimiento del barco. Con el uso del compás y mirando a las estrellas se podría conseguir su longitud leyendo la distancia entre el polo magnético y el polo verdadero o astronómico.

> Cuando una nave navega hacia el este o hacia el oeste a lo largo de un paralelo cualquiera en el hemisferio norte, el navegante puede medir la distancia entre el polo magnético y el polo verdadero: en ciertos meridianos en el medio del Atlántico la distancia parece grande, mientras que en otros del Pacífico los dos polos parecen solaparse.[57]

El método de la variación magnética no necesitaba conocer la hora simultáneamente en dos lugares. En el Observatorio de San Fernando encontramos muchas célebres agujas que debieron haber viajado a costas americanas y del Caribe; algunas de ellas como la del folio 194, entregada a Cosme Churruca para la expedición destinada a levantar el *Atlas marítimo de la América septentrional*. En diferentes folios aparecen relacionadas agujas asignadas a Joaquín Francisco Fidalgo y a Malaspina y otras pertenecientes a las colecciones de Magallanes.

Dava Sobel aclara que un marino tenía que concentrarse mucho para interpretar el reloj celeste y valerse de instrumentos y combinaciones de observaciones que tenía que repetir al menos

57 Dava Sobel, *Longitude. The True Story of a Lone Genius.*

siete veces y usar sus tablas de logaritmos de anteriores travesías. En cuatro horas se calculaba la hora cuando el cielo estaba despejado. El reloj celestial, inventado en 1730, se usó para ubicar la posición geográfica del observador. Este reloj se conoció como cuadrante u octante y servía tanto para la medición de la longitud como de la latitud. Los antecedentes de estos son el astrolabio, el cuarto de cuadrante y la ballestilla usados cientos de años antes para este fin, con base en la hora local, determinando la altura del sol o de una estrella. El cuadrante, usando juego de espejos, permitió la medida directa de las elevaciones de dos cuerpos celestes y las distancias entre ellas. Este cuadrante se llamó sextante al introducir un telescopio y un arco que medía el ángulo entre las dos imágenes[58].

Para el siglo XVIII el cielo seguía siendo un método confiable de orientarse en el mar, pues se usaban las fases de la luna, las estaciones y los equinoccios. No obstante, el cálculo de la longitud en alta mar presentaba serios problemas. La medida de la posición del Sol indicaba el tiempo local, pero el tiempo de referencia no se podía conocer sin relojes suficientemente precisos que no se vieran afectados por los cambios de presión y temperatura. Estos relojes no se construyeron hasta los siglos XVIII y XIX. Otra posibilidad

58 «Estas adiciones permitieron la determinación exacta de las cambiantes distancias indicadoras entre la luna y el sol durante las horas de luz de día, o entre la luna y las estrellas después de la puesta de sol. El cuarto de cuadrante era un palo con una pieza cruzada corrediza, que empezó a usarse en el siglo XV. El marinero deslizaba el travesaño a lo largo del palo, que estaba dividido en secciones, hasta que podía ver el nivel del horizonte en la parte inferior del travesaño, y el sol o la estrella en la parte superior. A continuación, leía la marca que medía el ángulo entre el horizonte y la estrella, y a partir de esto podía hallar la latitud del barco, o lo que es lo mismo, su posición al Norte o Sur del ecuador. Con detallados mapas estelares y un instrumento confiable, un buen navegador podría ahora estar parado en la cubierta de su nave y medir las distancias lunares. A continuación, consultaba una tabla con la lista de las distancias angulares entre la Luna y numerosos cuerpos celestes durante diversas horas del día, tal como se observarían desde Londres o París. Después, cotejaba la hora a la que veía la Luna a treinta grados de distancia de la estrella Régulo, por ejemplo, en el centro de Leo, con la hora a la que se había predicho esa posición concreta para el puerto base.». Cfr. Dava Sobel, *Longitude, The True Story of a Lone Genius*.

era medir las diferencias horarias entre dos puntos mediante observaciones astronómicas. Si conocemos a qué hora tiene que ocurrir un eclipse en tierra firme en un punto y medimos la hora local de ese eclipse en alta mar podremos calcular la longitud. De ahí la importancia de los concursos que promovieron varios gobiernos para premiar a quien construyera un reloj que solucionara las dificultades técnicas:

> [...] varios príncipes de Europa ofrecieron varios premios [...] Los ingleses anunciaron en abril de 1765, que habían remunerado cuantiosamente a navegantes hábiles que pretendían haber hallado con ciertas máquinas la longitud, determinando la Junta encargada de este negocio gratificar con diez mil libras esterlinas al que completamente resolviese ese problema; pero habían sido infructuosos todos los medios adoptados en el intento: que por el método que él establecía, con solo la observación de la altura de un astro, y por los rumbos y variación de la aguja, se hallaba en todo instante la longitud en el mar, dando además importantes doctrinas no conocidas hasta entonces en la navegación, y haciendo menos peligrosas las derrotas.[59]

Los relojes marinos solucionaron muchas limitaciones[60]. Posteriormente surgió la idea para entonces increíble de un pequeño reloj personal que se pudiera cargar en una caja, aunque se tenía la conciencia de que no podría tener la exactitud de uno de mar. Hasta que se llegó en 1757 al reloj creado por Harrison llamado H-3:

59 Isidoro de Antillón, *Lecciones de Geografía Astronómica Natural y Política escritas por orden de su Majestad para uso principalmente del Real Seminario de Nobles de Madrid* Tomo I (Madrid: Imprenta Real, 1804).

60 De esta manera resume Sobel el uso de los relojes: «Todos los días en el mar, cuando el navegante ajusta la hora del reloj de su nave al mediodía local, cuando el sol alcanza su punto más alto en el cielo, y consulta la hora de su puerto de origen, cada hora de diferencia entre ambas se traduce en una diferencia de 15 grados en la longitud. Esos mismos quince grados de longitud también corresponden a una distancia viajada. En el Ecuador, donde la cintura de la Tierra es mayor, los quince grados corresponden unas mil millas. Al norte o al sur de ese paralelo, sin embargo, el valor de la distancia en millas, disminuye con la latitud.» Dava Sobel, *Longitude, The True Story of a Lone Genius*.

«esbelto en sus dimensiones de dos pies de alto y un pie de ancho, había ido más allá de lo que un reloj de mar podía ir en cuanto a la disminución de tamaño»[61].

En el sentido de la erudición científica que continuaría nuestra propuesta de una *disputatio* geográfica, dos obras resultan de gran interés y son citadas a menudo en los proyectos de la época. La obra de Fray Miguel Quirós *Arte gnómica para fabricar todo género de relojes de sol*. En el mismo sentido, el *Libro de relojes solares* de 1576 escrito por Pedro Ruiz, el cual, en palabras de Antillón: «muestra hacer relojes en llano y en paredes a cualquier viento descubiertas, levantadas a plomo, o inclinadas hacia tierra, y otras cosas para esto necesarias»[62]. Menos célebre y reconocida es la obra *Reloj astronómico y geográfico* de 1437, de Vicente Mut, sargento mayor e ingeniero cronista de Mallorca.

En nuestro catálogo aparecen naturalmente relojes de longitud de Bexthoud embarcados para París. Un reloj de esta casa de fabricación fue embarcado en el navío Salvador del Mundo y, como casi todos los del catálogo, ha visitado una o varias veces al relojero para su reparación. Casi a todos los navegantes conocidos aparecen con préstamo de uno o varios de estos relojes: Cosme de Churruca, Ventura Barcaixtegui, a quien se los prestaron para su navegación a Cartagena de Indias en la fragata Laz; Alexandro Malaspina, Ciriaco Cevallos, Thomas Blanco Cabrera, Joseph de Salazar y Joseph Cortázar.

Los relojes anteriores son denominados de longitud con cuyo nombre son relacionados:

«un reloj de sobremesa de Giziau, montado sobre pedestal de mármol, guarnecido de metal dorado, con una figurita de mármol, sin número, con una campana de cristal y su base de madera»; un reloj de marcar segundos con su caja de madera que es un contador de segundos; otro de Fatriguera de segundos que se perdió en Buenos Aires, a cargo de don Antonio Álvarez Sotomayor y varios relojes de plata traídos de Londres.

61 Ibid.

62 Isidoro de Antillón, *Lecciones de Geografía Astronómica Natural y Política*.

Finalmente, John Harrison solucionó el viejo problema de poderse llevar la hora verdadera del puerto de salida, para lo cual suspendió el péndulo e incluyó metales que no cedieran fácilmente a los cambios de temperatura, logrando la fabricación idónea de un reloj para hallar la longitud. Antes de este significativo cambio tecnológico, muchos relojes de péndulo fueron usados y trasteados de un lado a otro del océano haciendo su paciente trabajo y sufriendo graves accidentes y decesos, de manera que muchos que se encuentran referenciados en el Catálogo tienen la nota de varias entradas para reparación al relojero, pero en su mayoría dañados o dados de baja como testimonio de una paciente lucha por la exactitud.

La instrumentación y la técnica objeto de la *disputatio* geográfica

Siguiendo el relato de Navarrete sobre la situación de los avances de la técnica marinera en España, luego de la fundación de la mencionada Escuela de Cosmografía por Monzón después de 1552 y, a partir de la experiencia de los pilotos en ella, se deducen una especie de ciencias auxiliares. En la escuela náutica se estudiaba la construcción y el manejo de los instrumentos de la marinería, como la aguja de marear, el astrolabio, el cuadrante y el reloj (que servía para conocer los días de luna y calcular las mareas adecuadas y establecer así las horas para recalar en los puertos). Sebastián Caboto fue uno de los maestros más importantes en esta materia, como en la de cartografía lo fue Pedro de Medina, de quien se conocen varias cartas de las primeras impresiones de las costas americanas.

Navarrete fue creando un listado que apunta a una tradición literaria geográfica española, desde las memorias de los maestros anteriores, pasando por otras como la *Suma de Filosofía Natural* y la *Suma de Geografía* (1519), de los sevillanos Alonso de Fuentes y Martín Fernández Enciso, respectivamente.

El autor de la *Disertación sobre la Historia de la náutica y de las ciencias matemáticas que han contribuido a sus progresos entre los españoles* resalta de la *Suma Geográfica* su tono logrado entre teoría y práctica, como si destacara con ello la tensión entre el nacimiento de la ciencia incipiente de la náutica y los trabajos reales

que llevarán a cabo los marineros a quienes va dirigida la obra. Describe todas las costas conocidas, hace una relación de golfos, cabos y pueblos, y entre otros detalles técnicos, presenta el método de tomar el norte y regirse por él:

> [...] formando una rosa náutica con los 32 vientos, y expresando el número de leguas que se anda por cada grado según el ángulo que la línea del rumbo forma con el meridiano; cuenta el valor del grado por 17 y medio y deduce también la distancia del apartamento del meridiano en cada ángulo o rumbo que se forma desviándose de él. En la navegación del este al oeste, pretende saber lo que se anda, tomando la altura del sol y la del lucero llamado Venus en las mañanas al nacer el sol.[63]

Después de recordar las normas para el uso del astrolabio y el cuadrante, el autor se dedica a la prevención de los accidentes, lo cual lleva a cabo a partir de la descripción de las costas y la advertencia a los marinos acerca de los errores de las cartas de navegación ya conocidas, para concluir que ha tomado sus conocimientos tanto de las autoridades literarias de Estrabón, Tolomeo o Plinio, como de lo que en sus palabras es «la experiencia de nuestros tiempos que es la madre de todas las cosas». Dentro de las obras destacadas por Navarrete en esta «tradición» del conocimiento de los mares, y en ello por qué no recordar a los piratas, quienes pudieron haber accedido a estas ediciones, está la obra de Alonso Santa Cruz *Islario general del mundo* (1560), como finalmente se tituló esta obra que contenía dibujos y derrotas de todas las islas descubiertas, incluyendo las instrucciones para llegar a ellas. Este autor, Alonso Santa Cruz, también compuso y publicó un *Tratado de las longitudes y del arte de navegar*. Sin embargo, lo que nos permite apreciar este compendio es que hasta casi los albores del siglo XVII se seguían traduciendo y citando a los autores griegos,

63 «Comentario acerca de la *Suma Geográfica* de Martín Fernández de Enciso» en Martín Fernández Navarrete, *Disertación sobre la historia de la náutica y de las ciencias matemáticas que han contribuido a sus progresos entre los españoles* (Madrid: Imprenta de la Viuda de Calero, 1846).

como en el caso de la obra del español Juan Monzó, compuesta en 1556, *Locis apud Aristotelem matematicas.*

El impulso de Felipe II no solo dejó como legado la enorme librería de temas náuticos en el Escorial, sino el plan de formar en Valladolid un compendio de todas las obras como de los instrumentos útiles para medir «los mares y las tierras, sus alturas y distancias». Otro ejemplo de la importancia en los debates del tema ensayo-error, son las adiciones permanentes al asunto de la variación de la aguja, base del perfeccionamiento de la brújula. La obra, que es reseñada por Navarrete, y que tuvo varias ediciones, es el *Manual sobre el comportamiento de las mareas* de Francisco Seijás y Lobera, escrita a finales del siglo XVII. A inicios del XVIII se publica el *Norte de la navegación hallado por el cuadrante de reducción* y el *Verdadero arte de navegar por el cuadrante* de Blondel Saint Aubin, en el cual vemos de nuevo una especie de la translación del problema de Polo y Catalina a la medición de los espacios en el mar. En palabras de Navarrete en relación con la propuesta del cuadrante:

> Este instrumento representa la cuarta parte del horizonte, y se resuelven en él, con suma facilidad y precisión, los problemas del pilotaje por triángulos semejantes: problemas en los que, conocidos dos de los elementos de la náutica cuales son la latitud y la longitud, la distancia andada o el rumbo que se ha seguido, se reduce a la averiguación de los otros dos, por medio de la resolución práctica de un triángulo rectángulo. Este método gráfico es ingeniosísimo y de un uso todavía muy general; por lo que facilita las operaciones diarias del pilotaje, sin el embarazo y prolijidad de los cálculos necesarios para las operaciones trigonométricas. Aunque el cuartier era ya muy usado de los navegantes franceses en aquella época gloriosa de su prosperidad marítima, todavía nadie, hasta el Señor Blondel, había escrito sobre las útiles y generales aplicaciones que podían hacerse con su auxilio.[64]

Sería otro autor, Antonio Gastañeda, quien escribiría después una extensa publicación sobre la manera en que debían efectuarse

64 Martín Fernández Navarrete, *Disertación sobre la historia de la náutica.*

los triángulos a que daba lugar la aplicación del *cuartier* de Blondel. Tanto en lo que explica Gastañeda como en lo que intentan resolver en el territorio de España Vicente Tofiño o Juan Polo y Catalina, el problema es básicamente el señalado por Navarrete al comentar las obras de la geografía española, el de que:

> Para adiestrar a los principiantes en la buena práctica y buen gobierno de la navegación sin los errores que envuelve en sí la resolución de los triángulos rectilíneos planos, cuando se han de considerar sobre una superficie esférica como la de nuestro globo. Demostrar estos errores y corregirlos es el objeto de la segunda parte que llama nuestro autor Arte mayor de la navegación.[65]

Continúa el hilo de estas publicaciones el *Arte práctico de navegar* de Manuel Pimentel (1712). Esta curiosa obra aborda el tema de los instrumentos para la observación astronómica, el uso de la aguja, etc., y el derrotero al que define como «instrumento para trasladarse de un lugar a otro, con todas las prácticas y experiencias de los pilotos, que suelen no concordar entre sí, ni tener toda la exactitud necesaria»[66]. En su *disputatio académica*, el autor señala como autor del primer derrotero, según las características expuestas, a Manuel de Figueredo. Aún elogiando la obra de Figueredo, se advierte al lector que los pilotos de aquel tiempo notaron que el derrotero tenía errores en la descripción de las costas marítimas lo cual produjo algunas averías y dificultades.

Otra pieza clásica es la famosa obra titulada *Biblioteca americana, catálogo de los autores que han escrito de la América en diferentes idiomas y noticia de su vida y patria, años en que vivieron y obras que escribieron compuesta por el Mariscal de Campo Don Antonio de Alcedo, gobernador de la Plaza de la Coruña, año de 1807*. Irónicamente, esta obra presenta dos asuntos a resaltar como documento para reconstruir el imaginario geográfico. Primero, el aspecto narrativo de la información científica en el cual aparecen mezcladas las informaciones aportadas por los piratas y, en

65 Ibid.
66 Ibid.

especial, la biografía de los mismos con la relación de sus obras, con algunos sujetos ilustrados o científicos como es el caso de algunos frailes. Segundo, la mención erudita de diversas obras que permiten continuar el camino trazado por Navarrete en el conocimiento del mar por los españoles en el XVIII.

Con un espíritu en verdad enciclopedista esta *Biblioteca Americana* es en realidad un diccionario que sigue la secuencia lógica alfabética iniciando con el nombre de su propio autor y el de uno de sus descendientes de apellido Alcedo; de esta manera pareciera

FIGURA 21. Plano del estero de Pasacaballos (1730). Diseñado por el ingeniero Juan Herrera y Sotomayor. Fuente: Servicio Hidrográfico del Ejército de Madrid, España.

que la familia del autor se enlaza al intento genealógico del conocimiento de América lo cual es frecuente en este tipo de obras[67]. Luego menciona su propia obra como la primera *Biblioteca americana*, una segunda titulada *Diccionario geográfico e histórico de las Indias Occidentales* y una tercera, la *Historia del Reino de Tierra Firme y ciudad de Panamá con la cronología de los presidentes y capitanes generales*. Antonio es hijo de Dionisio Alcedo y Herrera, quien para nosotros es ya familiar por ser el autor que hemos citado en el tema de las piraterías y de las fortificaciones[68]. Huelga decir que la obra de Dionisio Alcedo y Herrera, en la evolución bibliográfica y el estado del conocimiento naval en España, tiene vital importancia[69]. Del abanico de autores de los diccionarios y compendios nos detenemos en este autor, pues su obra muestra el bagaje y las preocupaciones

67 Antonio de Alcedo, *Biblioteca americana, catálogo de los autores que han escrito de la América en diferentes idiomas y noticia de su vida y patria, años en que vivieron y obras que escribieron* (Plaza de la Coruña, 1807).

68 De Dionisio Alcedo y Herrera, nacido en Madrid en 1690, ocupó entre otros cargos el de asesor de una Junta nombrada por el rey para los asuntos de la América, de donde directamente salió a su nombramiento como presidente de Quito y comandante general del mismo reino desde 1724 y, ocho años después, presidente de Panamá y también comandante general de ese reino desde 1742.

69 Las principales obras de Alcedo y Herrera para nuestro propósito son: *Memorial informativo del Tribunal del Consulado de los Reyes y la Junta General del Comercio del Perú*, un famoso aviso publicado en 1740 denominado *Aviso histórico político y geográfico con las noticias más particulares de la América Meridional*, el manuscrito que data de 1749 *Política y Militar, descripción del gobierno y de la Real Audiencia de Panamá y Capitanía General del Reino de Tierra Firme*; también hemos citado anteriormente un documento en que el autor visita las ruinas de los castillos de Panamá y que, seguramente, sirvió de base para el manuscrito de 1742, *Proyecto para reedificar las fortificaciones de Portobelo y Chagres que destruyó el Almirante Vernon*, las tres descripciones: *Descripción general geográfico histórica de las Provincias de Veragua y Panamá con las adyacentes de Portobelo, Natá y el Darién*, la *Descripción hidrográfica de la Real Audiencia de Quito* y la *Descripción de los tiempos de España en el presente siglo XVIII, Memorias del glorioso reinado del Señor don Felipe V, continuación en el del Señor don Carlos III* y el *Comento Anual Geográfico e Histórico de las Guerras del presente siglo en la Europa y en la América*, entre las obras más conocidas.

tanto teóricas y académicas de la España del siglo XVIII en relación con el espacio costero, la dimensión marítima en la mirada imperial y por ende las consideraciones políticas necesarias para garantizar el control de los territorios de los dominios de ultramar. El mar «visto desde el gabinete» (con las naturales contradicciones de lo teórico y lo práctico), alcanza en la obra de Dionisio Alcedo y Herrera el esfuerzo por aplicar la formación académica a la que tenía acceso un funcionario público, por su cercanía con la corte del rey, a la descripción de los espacios. Pero Alcedo y Herrera era ante todo un funcionario, y en cumplimiento de este rol tuvo la oportunidad de hacer sus obras, en especial por que tenía que mantener a la Corona al tanto de los problemas de ultramar y de las necesidades técnicas de la marinería en las colonias. Muchas de las obras de este género han heredado aquello que Ops Capdequí oportunamente señalaba como la «obligación de informar», lo cual está combinado con la pericia militar.

La letra A en el diccionario de la *Biblioteca americana destaca* a un gobernador por sus acciones militares: se trata de Diego de Arroyo y Daza, autor de la *Relación del desembarco que hicieron en la Punta de Araya los holandeses*, quien injustamente no se llevó tantas glorias como el virrey Ezpeleta por su famosa defensa de Cartagena de Indias, pero de quien con justicia se nos dice que fue:

> Oficial de acreditado valor juicio y experiencia, en la Escuela de Flandes, pasó a América en premio de sus servicios con el destino de Gobernador de Cumaná, y se hallaba ejerciendo este empleo cuando intentaron los holandeses tomar el Castillo de Araya que guardaba y defendía las célebres salinas de este nombre, el año de 1723, en cuya defensa dio una prueba de su valor este Gobernador, dejando escarmentados a los enemigos que se vieron precisados a abandonar la empresa con mucha pérdida.[70]

Aparecen luego algunos nombres de científicos extranjeros como Charles La Condamine y Luis Bouganville, autor del célebre *Viaje alrededor del mundo de 1766 a 1769*. Se le da enorme impor-

70 Antonio de Alcedo, *Biblioteca americana*.

tancia a la pluma geográfica de origen eclesiástico y a la formación e interés con que los frailes asumieron la tarea de describir las tierras en donde evangelizaban; razón por la cual aparecen abundantes nombres de clérigos entre ellos, por la letra C, el padre Joseph Casani, autor de la *Historia de la Compañía de Jesús*, el fraile Bartolomé de las Casas, del cual se destaca la *Brevísima relación de la destrucción de las Indias*. También es importante destacar la presencia del autor de la *Historia Corográfica de la Nueva Andalucía*, así como las de los frailes Antonio Julián, José Gumilla y en detalle a fray Antonio Caulín[71]. También aparecen títulos sueltos, en el caso de los frailes, de muchos sermones que no tienen relación con las descripciones geográficas en sí; con eso se aprecia que, valores diferentes al conocimiento geográfico y a la preparación académica o a las acciones militares, motivaban que el autor de la *Biblioteca americana* incluyera nombres de autores y obras como los *Naufragios del Alvar Núñez Cabeza de Vaca* o a sor Juana Inés de la Cruz, con su *Neptuno alegórico océano de colores, simulacro político que exigió la muy esclarecida, sacra y augusta metropolitana Iglesia de México*.

Con lujo de detalles es presentado al inaugurar la O, el pirata Exquemelín famoso como señalamos en el primer capítulo por su famosa obra en la que refiere los códigos de los Hermanos de la Costa[72]. Acerca del autor ilegal anota de Alcedo:

> habiendo sido vendido como esclavo en 1666 se hizo a la mar en calidad de aventurero hacia los mares de América; su obra, *Historia de los Piratas o aventureros y bucaneros que se han distinguido en estos últimos 20 años en los mares de las Indias con las costumbres de los habitantes de Santo Domingo y la Tortuga y Fundación de un Tribunal de cuentas*.

71 Alcedo elogia y describe aquí la clásica obra: *Historia Corográfica natural y evangélica de la Nueva Andalucía Provincias de Cumaná, Guayana y Vertientes del Orinoco, dedicada al Rey Carlos III por el Reverendo P. Fray Antonio Caulín dos veces provincial de los Observantes de Granada. Dada a luz de orden y a expensas de su Majestad en el año de 1779*.

72 Alexander Exquemelín, *Piratas de América* (Barcelona: Barral Editores, 1971).

El honor académico otorgado en el *Diccionario* a Exquemelin lo dejó ubicado junto a Juan Flórez de Ocariz con su obra *Aparición y milagros de la Santísima Virgen de Chiquinquirá*. Se podría pensar que sea simplemente el valor militar el garante de entrar en la biblioteca, pero no se descarta que ese valor comprenda un tácito reconocimiento de lo que en las acciones, aún contrarias a la corona española, tenía el conocimiento geográfico de los mares y las costas americanas para ser dignos de ser nombrados como autores de algunas valiosas descripciones de las Indias. Esto explica también la libertad con la cual otros sujetos sin galardones y, actuando en el bando contrario al gobernador Diego de Arroyo y Daza, entren, «como Pedro por su casa», en el compendio de la *Biblioteca americana*. En la letra P inicia la galería de personalidades: Luis Pointis, de quien se dice que es francés, que al servicio de la Armada de Francia pasó a la isla de Santo Domingo como capitán de navío y actuando, palabras más palabras menos, como un bandido, y respaldado por su gobierno, ayudó al temible Mr. Duchase al asalto pirático que devastó a Cartagena de Indias en 1697. La obra de su autoría que se menciona en la *Biblioteca* es la *Relación de la expedición hecha contra Cartagena de Indias*, escrita en francés y publicada en Ámsterdam en el mismo año de 1697.

De la misma manera, se exponen las procedencias de Ravenneu de Lussan y del célebre Walter Raleigh. En el *Diccionario* estos nombres se mezclan con los de aquellos que hicieron progresos en las investigaciones científicas y que aparecen explícitos no tanto por sus aportes a la técnica naval sino por sus reflexiones. Es la razón por la cual la calidad de pirata o aventurero ni siquiera es considerada por el autor cuando se llega a la letra D con autoridades encabezadas por William Dampier, presentado no solo como el autor del conocido *Nuevo viaje alrededor del mundo*, sino como:

> Célebre marinero y viajero inglés, nació en el condado de Sopimerlet, y empezó a navegar en el año de 1679; hizo diferentes viajes en que descubrió varias tierras australes, causando muchos daños a los españoles de la América. Volvió a Inglaterra después de diez años empleados en viajes, y escribió la relación de ellos, la cual

ha tenido aceptación por los conocimientos y observaciones útiles que contiene para la navegación y la geografía.

Para finalizar, menciona en la letra G a Hugo Grocio, pero no precisamente por los tratados a los que nos hemos referido, en que se contrastan y desarrollan las apasionantes nociones de *mare nostrum* y el *mare liberum* sino por un ensayo titulado *Del origen de las gentes americanas*, en donde favorecía a las mismas en detrimento de la imagen de la Corona española. Esta obra fue impresa en 1642.

Conclusión preliminar

Al conectar el estado de la marina y de la «geografía de escritorio» con el imaginario costero neogranadino surgen dos interesantes asuntos: primero, que cierta historia de la Armada Naval colombiana desconoce la participación de los particulares y de la solución que los mismos brindaron a los desafíos de la seguridad costera, en especial durante la crisis imperial española que dio campo a la Independencia de las colonias americanas; segundo, que este aporte tuvo que ver más con el conocimiento práctico que con la formación académica, la cual buscaba por su camino el ideal de la precisión y de la efectividad de la técnica naval de la que se carecía. Un cuadro que sirve de ilustración de esta situación es la biografía del marino José Prudencio Padilla, ascendido a almirante por sus valerosas acciones en la derrota de Pablo Morillo y su campaña en la Reconquista española de la Nueva Granada. Si se hiciera una galería de las características del *Diccionario Americano de Alcedo* quedarían las acciones de Padilla a medio camino entre los académicos y los ilegales, pero siempre como fundamento de la Marina colombiana. Su biografía exalta el peso del conocimiento práctico; su origen humilde y espíritu aventurero, para iniciar, fueron sus motivos y el arma con que luchó en Trafalgar al lado del ejército español, lo que motivó su presidio en Londres. Una vez liberado y sin haber ido a la Academia lideró la resistencia de la plaza de Cartagena de Indias de 1811 a 1814. Más que su formación, fueron sus primeras acciones en Tolú, interponiéndose a

la campaña española, lo que le valieron el primer grado de alférez concedido por Bolívar, quien lo llamó a sus filas. De igual modo ocurrió con la defensa del canal de Bocachica y la expedición a Venezuela de 1816 a 1819 con lo que fue ascendido a capitán de navío, grado con el cual participó en la toma de Angostura.

Tal como lo anunciaran las solicitudes a España del criollo Ignacio de Pombo, el atraso técnico y de formación de una armada era urgente en las plazas como Cartagena de Indias a fines del periodo colonial. No en vano, De Pombo, quien pagaba la manutención de un hermano suyo que adelantaba estudios en la Academia de Cádiz, se había tomado la molestia de enviar al rey una propuesta de pénsum para la formación de la gente de mar dentro de su proyecto de Academia de Marina. Otras fuentes menos conocidas nos aproximan a la vigencia del tema dentro de los debates políticos a inicios de la naciente República independiente de la Nueva Granada: en el centro de su territorio, en Santafé, un ciudadano cuyo nombre no se identifica en el proyecto más que como C.D R. ponía el dedo en la llaga en el asunto del atraso técnico de la marina. Se trata de un confesado funcionario de la Plaza de Oficial Mayor de la Secretaría de Marina, quien manifiesta en su texto una insuficiencia en asuntos técnicos de marinería. En sus palabras:

> Por no haberme formado sino para el servicio militar de este ramo en cuya carrera cuento veintitrés años. Esta circunstancia sin embargo, me ha sido en parte favorable, pues ella y mis limitados conocimientos del servicio de marina, me hacen conocer la necesidad imperiosa en que se halla Colombia de organizar este cuerpo bajo el pie que lo han hecho otras naciones.[73]

En el documento firmado por el mencionado ciudadano y titulado *Discurso con que presento a la Comisión de Guerra y Marina un proyecto de ley orgánica de marina*, las consideraciones personales se suman a la enumeración de algunas tragedias náuticas a

73 Anónimo, *Discurso con que presento a la comisión de guerra y marina el proyecto de ley orgánica de marina* (Bogotá: Imprenta de la República por Nicomedes Lora, 1824).

inicios del siglo XIX y a trabas y dificultades que, en la toma de Puerto Cabello y la defensa de Cartagena, se dieron por las carencias en la infraestructura de la Marina. El autor del discurso suma a lo anterior la consideración de que el comercio no puede surgir si no se invierte en una verdadera marina, pues las empresas mercantiles no confían en la seguridad y protección del gobierno. Con todo lo anterior, propone al Congreso que, en lugar de las cinco corbetas y cuatro de los seis bergantines con que se cuenta para la vigilancia del Caribe y una sola para el Pacífico, se construyan astilleros en los puertos. En relación con los particulares, y considerando la costumbre que denuncia por parte del gobierno de contratar frecuentemente corsarios particulares para sus buques de guerra cuando se presenta una «operación», el autor recomienda no olvidar que los corsarios tienen por encima del interés nacional sus propios intereses. Tal como el texto aclara, se llama corsarios «a los veleros que arman sus dueños para destruir el comercio marítimo enemigo con autorización del gobierno». El autor del proyecto cuestiona el origen del armamento de los corsarios y, en el tema de las armas como en de los buques, el hecho de los cruceros produzcan altas ganancias a los particulares y no al gobierno. Este último, en cambio, por la carencia de organización, termina cubriendo altos costos y aportando las armas que después debe reparar:

> [...] males todos de que se pueden presentar repetidos ejemplos y de que en mi concepto no puede el gobierno libertarse de otro modo que disponiendo no se empleen los corsarios en su servicio, ya que las comisiones públicas pueden verificarse con exactitud por los buques de guerra.[74]

El autor hace una serie de consideraciones históricas interesantes, por ejemplo, que Colombia estuvo privada, durante trescientos años de dependencia de España, de un comercio libre y que esta privación es la causa de que Colombia no tenga los marineros necesarios para equipar una marina militar capaz de defender sus costas y proteger su comercio marítimo con gente nacida en el país.

74 Ibid.

El proyecto se registró con el número 6 ante el Congreso de la República en el año 1824. Proponía que los marineros no pudieran ascender de grado si no demostraban haberse preparado en los conocimientos acreditados en operaciones de mar. El autor manifiesta haber consultado en los archivos las ordenanzas que dirigen la marina española en dos grandes tomos, uno sobre armas, publicado en 1787, y otro de 1798 titulado *Ordenanzas generales de la Armada naval*, que comprende la economía de marina. Refiere otro de 1802 llamado *ordenanza naval*; todas estas ordenanzas eran observadas en España. En los que respecta al tema de servicio y disciplina a bordo, en el tomo correspondiente se establece el servicio de los guardiamarinas y batallones de infantería que guarnecen los buques y arsenales; también contiene los castigos para los oficiales por faltas en el servicio de marina. Por muchas razones que el autor reconsidera, manifiesta no estar de acuerdo con un proyecto que existió antes de este para anular dichas ordenanzas, sin que se hubieran redactado primero unas específicas para Colombia. Esto para no quedarse sin leyes y con el peligro de que los corsarios se guíen por las leyes de sus naciones. Al final se propone que se armen los buques destinados a los puestos más distantes de las capitales de los departamentos de Atrato, Magdalena y Orinoco. Por último, propone crear una división de cuatro cañoneros en el departamento de Portobelo, donde pueden fondear con seguridad; en Santa Marta otros cuatro y dos que permanezcan en el puerto para relevos, otra en Sabanilla y otra sobre el río Atrato. Los cañoneros que sugiere para Cartagena de Indias se emplearían para proteger la navegación de cabotaje desde la Bahía de Cispatá y para reforzar los cruceros en casos de emergencia. En el departamento de Maracaibo propone establecer un apostadero y otro sobre la costa de Ocumare. Finalmente, otro en la isla Margarita y unos cruceros para las bocas del Orinoco y el fondeadero de Barcelona. Para el Pacífico, un apostadero estaría destinado al puerto de Buenaventura y la bahía de Panamá, y otro para el puerto de Iscuandé con sus cruceros. Por último, el autor propone aprovechar los buques de todo el proyecto para el servicio de correos marítimos, desde las bocas del Orinoco, para que recibieran por el río

la correspondencia de la provincia de Guayana y conducirla a Margarita, y, en cuanto a la correspondencia para las demás provincias, se trasbordará desde allí a un buque con destino a Cumaná. Desde allí a Barcelona, a la Guaira, luego a Puerto Cabello, Maracaibo, Riohacha y de allí a Santa Marta y Cartagena de Indias, y finalmente, de Cartagena de Indias a Portobelo. Con ello, nos adelantamos a uno de los periplos más apasionantes que se pueden tejer en un imaginario costero para finales del periodo colonial neogranadino, a saber, los periplos que se cruzan desde el río Orinoco, como tendremos oportunidad de estudiar en el último capítulo.

CAPÍTULO V

Características de los imaginarios marinos y costeros

De las crónicas a los libros de viajeros

La literatura surgida durante el periodo colonial, cuyo paisaje de fondo es el mar y la costa, no ha sido estudiada a profundidad Colombia. Esto también sucede con la literatura de viajes compuesta en dicha época; en términos generales, los viajes no han sido considerados como acontecimientos fundacionales en nuestra narrativa. En la revista *Cuaderno de bitácora de la historia marítima colombiana*, Enrique Román Bazurto hace una recopilación de la narrativa escrita desde el siglo XVI cuyo tema es el mar Caribe de la Nueva Granada[1]. Sin una clasificación muy elaborada, arranca con las primeras memorias del *Diario de navegación de Cristóbal Colón* la cual iniciaría una tradición literaria marítima influenciada tanto por los relatos de caballeros andantes (como Amadis de Gaula, Tristán, Lanzarote y otros) como por las leyendas de la Edad Media[2]. Como podemos recordar en los textos de literatura

1 Enrique Román Bazurto, «Una navegación por los mares de la literatura marinera del país y quiénes han sido sus narradores», *Cuaderno de bitácora de la historia marítima colombiana* (2007).

2 Al respecto ver la obra *Los libros del Conquistador* de Leonard Irving para quien la influencia de lo medieval en la narrativa de la conquista y del

escolar, una de las obras que se citan frecuentemente al inicio de esta tradición es *Naufragios* de Alvar Núñez Cabeza de Vaca (1507-1527). El relato de las penurias del viaje de este español, que se une al de las de las expediciones de Pánfilo Fray Antonio de Guevara y Gonzalo Fernández de Oviedo, destaca el sentido de la aventura que le permitió llegar a las costas de lo que hoy es América.

A la ausencia de estudios sobre estas obras se suma el hecho de que la literatura de viajes ofrece dificultades debido a la complejidad que entrañan los diversos géneros que la componen y a su naturaleza imaginativa, por esta razón su uso como fuente documental para la historia ha sido ambiguo y limitado. Sin embargo, no se puede negar que estas narraciones representan el espacio costero como reproducción de un viaje real. Por lo menos así lo plantea Ximena Rodríguez, para quien el efecto de veracidad de los relatos de viaje se logra cuando el narrador se identifica con quien ha realizado el viaje y con el autor del relato. El debate sobre la veracidad y el denominado «factor testimonial», que se supone respalda la experiencia de un periplo, no resuelve la dicotomía viaje real-viaje imaginario, sino que plantea que la literatura de viajes es una «realidad textual» que no cambia porque el referente sea un «viaje real»[3].

Dado que para los siglos XV y XVI la navegación era imprecisa y confusa, la fábula se confundía con la conjetura[4]. La idea de que durante el periodo colonial la literatura de viajes se remonte a las leyendas de la Edad Media no es nueva. La herencia de lo medieval en estas crónicas puede apreciarse en variados elementos, uno de ellos es que el imaginario aventurero consiste en el deseo

periodo inicial de la colonia estaría marcada por elementos que van desde el carácter religioso, el sentido del honor, pasando por el sentido de la aventura y el sentido militar de las cruzadas, lo cual se representa en el gusto por obras como Tirant le Blanc, Amadís de Gaula o el Quijote de la Mancha como las lecturas más apetecidas en aquella época. Cfr. Leonard Irving, *Los libros del conquistador* (México: Fondo de Cultura Económica, 1996).

3 Ximena Rodríguez, *Conexiones trasatlánticas: Viajes medievales y crónicas de la conquista de América* (Centro de Estudios Lingüísticos y literarios)

4 Ibid.

de superar los desafíos geográficos, como los ríos, bosques y caminos. Para autores como Fernando Carmona, esto es lo que hace valeroso al caballero[5]. Un ejemplo de ello es el hecho de superar el obstáculo del agua, vista como elemento que pone al hombre en comunicación con el más allá: la referencia clásica tiene que ver con San Brendán, quien hace su viaje a las tres instancias del cosmos (infierno, purgatorio y paraíso) a través del encuentro con islas extrañas en las que se espera que se desarrolle el juicio final, leyenda compañera de aquella acerca de las aguas a Galaad, ciudad santa construida por el rey Salomón. Estos son tópicos frecuentes en los relatos de marinos[6].

Para Ximena Rodríguez, en las *Cartas de Relación* de Hernán Cortés, en los *Naufragios* de Álvar Núñez Cabeza de Vaca y en la *Historia verdadera de la Conquista de la Nueva España* de Bernal Díaz del Castillo existe un común denominador: ser textos escritos por autores expedicionarios que participaron en las primeras exploraciones a tierras americanas. Estos documentos poseen las naturales limitaciones narrativas ofrecidas por los convencionalismos, las ideas de la época y los intereses particulares de los autores de los diarios de viaje, por esta razón el lector actual se enfrenta a una narrativa que la autora denomina viajes hispánico-medievales. Para adentrarnos en su propuesta la autora revisa las distintas tipologías (como itinerarios, gulas y relatos de peregrinos) con el fin de encontrar procedimientos de escritura en los relatos de viajes hispánicos y destacar los elementos narrativos y descriptivos conectados con el imaginario medieval. Así pues, las ideas que provienen de la novela de caballerías serían la noción de la custodia de un territorio y la participación en un honor al conquistarlo, elementos que se pueden inscribir en cierta «geografía histórica o mítica».

5 Cfr. Leonard Irving, *Los libros del Conquistador*. Allí se muestra la influencia que ejercieron los libros de caballería sobre los cronistas. Según Irving estos relatos eran tan familiares entre los cronistas que los movieron a viajes y búsquedas de maravillas como las amazonas.

6 Fernando Carmona Fernández, *La mentalidad literaria medieval Siglos XII y XIII* (Universidad de Murcia, 2001).

Ahora bien, como queda abierto el asunto de la veracidad, es importante despojarnos de la prevención de que lanzar una mirada a las crónicas del siglo XVI no es fructífero para hallar información geográfica importante. Alexander von Humboldt afirmó que, lejos de juzgarlas inverosímiles las descripciones halladas en las crónicas de los conquistadores impresionan por su sinceridad, prudencia y escrúpulo de exactitud objetiva. Aún más, Antonello Gerbi anota que: «Humboldt observaba que, si uno examina atentamente las obras originales de los primeros historiadores de la conquista, se queda maravillado de encontrar en un autor español del siglo XVI los gérmenes de tantas verdades de la física»[7]. Durante la primera parte del siglo XVI, los españoles que se acercaron a la costa Caribe colombiana en busca de oro y esclavos para abastecer a las factorías de Santo Domingo gestaron una narrativa en la cual la idea de abundancia fue tomando fuerza y fama. Con ello se empezarán a apreciar los efectos prácticos y reales de la información de las crónicas y sus promesas como libros geográficos. Es el caso de Pedrarias Dávila quien, al mando de 300 hombres, llegó a las costas de la Bahía de Santa Marta en el año de 1514 y, luego de enfrentarse a los indígenas, se internó en su territorio y «[...] descubrió pueblos, sembrados de maíz y una producción de mantas y telas de algodón, trabajos de plumas y joyas de oro con engastes de esmeraldas»[8]. Estos primeros contactos mostraron a los nativos cuál iba a ser la dinámica de los siguientes encuentros con los españoles: entregar el oro y ser llevados como esclavos. Este hecho estará en la base de varios relatos inaugurales. Pero ¿se puede afirmar que hay una intención de pintar los primeros conquistadores como héroes o como villanos?

Sin tener una clara respuesta a dicho interrogante, nos gustaría proponer que estos conquistadores (Balboa, Bastidas, Heredia)

7 Antonello Gerbi, *La naturaleza de las Indias nuevas de Cristóbal Colón a Gonzalo Fernández de Oviedo* (México: Fondo de Cultura Económica, 1982).

8 Hugues Sánchez Mejía, *Precariedad de un proceso de poblamiento: gobernación de Santa Marta durante el siglo XVI (Santa Marta, Riohacha, Tamalameque, Tenerife, Valledupar y Salamanca)*. Investigación adscrita al Centro de Investigaciones Sociales y Jurídicas de la Universidad Popular del Cesar.

también operan como autores de geografía; es decir, que estos sujetos hacen parte de la retórica, de la erudición de la *disputatio geográfica*, de la tradición de descubridores y narradores que aparece en los encabezados de los discursos del XVIII —especialmente en relaciones oficiales, visitas y en los documentos eclesiásticos, así como en todo documento en que se precise la creación de un paisaje de fondo—. Estos conquistadores hacen un ejercicio retórico en la descripción de lugares que vale la pena conocer, en especial, las primeras ciudades costeras[9]. Por ello, quizá el criterio de originalidad para la redacción de estos documentos no consiste en que sean, en esencia, fantásticos o faltos de precisión. Los sujetos que describen periplos, lo cual se hace necesariamente en las crónicas, usan tanto elementos propios de la retórica española como otros surgidos del contacto con la naturaleza del paisaje americano. Con esta hipótesis Hermes Tovar permite apreciar que, tanto los elementos ideológicos (naturales) como los jurídicos, son oportunos para hacer una aproximación a estas piezas narrativas. Para Tovar, la unidad espacial de la actual Colombia obtuvo su forma en las disposiciones jurídicas de la corona castellana, que la anexó como fragmento colonial de su administración imperial; esta aseveración ubica la narrativa colonial entre la literatura y la historia:

> Estos escribanos, soldados y actores dan cuenta de lo vivido mientras que los cronistas reflexionan, piensan, organizan y sistematizan información. Algunos también contaron lo suyo, la experiencia vivida y estos capítulos los han hecho grandes ante la

9 François Walter, *Les figures paysagères de la nation, territoire et paysage en Europe (16e-20e siècle)* (París: Editions de L'école des Hautes études en Sciences Sociales, 2004). François Walter cita el concepto de Simon Schama, quien articula el paisaje-memoria. Este autor plantea que hay un apilamiento de impresiones en la construcción del paisaje: el lector de paisaje debe mostrarse sensible a la aparición de «capas», de edades diferentes que se hunden en la diacronía y que dejan mencionar las potencialidades de los juegos y vericuetos de estructuras ocultas. Walter ubica esta característica de la geografía cultural americana como una de las que entronizó el uso metafórico de la palabra «paisaje», incluyendo variados elementos de ecología, preservación y de psicología experimental que remiten a un *Landscape* de alto componente estético.

> historia. Las crónicas deben ser clasificadas entre los que pretendieron sistematizar, los que narraron lo vivido y los que usaron uno y otro recurso.[10]

Para el periodo colonial neogranadino, dos espíritus habitan en un solo narrador: el ficcional y el narrativo. Esa especie de habitación compartida hace que encontremos en estos relatos recursos pretendidamente científicos y económicos, como retóricos y aun tipológicos propios del siglo XVI. Pero la crítica literaria poco se ha ocupado de destacar, dentro del estudio de las crónicas neogranadinas, su naturaleza marítima. Es el caso de obras ya inscritas dentro de la tradición literaria colombiana, como *Prodigio del desierto o el desierto prodigioso*, obra que tradicionalmente se lee como una historia de aventuras terrestres. Una importante excepción es *Un nuevo reino imaginado*, allí Fernando Restrepo busca en *Las elegías de Juan de Castellanos* los discursos y valores del mundo colonial, lo cual incluye su cartografía, sus relatos geográficos y etnográficos, entre otros[11]. Así se evidencia el carácter y el tono fundacional de la identidad nacional propios de las *Elegías*; es en esta obra en donde, en definitiva, la figura de los conquistadores se instauró como una especie de héroe para las descripciones geográficas.

Pasando por algunas consideraciones preliminares sobre algunas obras literarias y crónicas fundacionales, el presente capítulo se propone un análisis de documentos hallados en los Archivos Nacional, el Archivo General de la Nación y algunas fuentes documentales facsimilares para plantear dos hipótesis. Primero, que la documentación oficial tanto como las memorias de viajes por las costas de la Nueva Granada colonial pueden ser consideradas como punto de partida dentro de la tradición narrativa

10 Hermes Tovar Pinzón, *Relaciones y visitas a los Andes siglo XVI*. Tomo «Colombia: lo diverso, lo múltiple y la magnitud dispersa» (Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1993).

11 Luis Fernando Restrepo, *Un nuevo reino imaginado. Las elegías ilustres de Indias de Juan de Castellanos* (Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1999).

neogranadina. Segundo, que perviven una serie de características de estos relatos que merecen ser enunciadas.

Los periplos marítimos, como las crónicas, encierran un lenguaje que no *refleja* sino que *constituye* una realidad que nos habla de la instauración del dominio hispánico con toda la complejidad de su ejercicio. Por ello, con justicia Restrepo ve las *Elegías* como parte de un elenco de prácticas discursivas que fundamentaban y sostenían a la república de los españoles en el Nuevo Reino de Granada. Los resortes de estas prácticas se extendieron hasta el impulso reconquistador con que se cierra el periodo colonial a los albores del siglo XIX. Lejos de una idea de que las crónicas permitan hablar de una cultura o de una «comunidad imaginada», Restrepo destaca en su heterogeneidad (la composición del relato por batallas, descripciones topográficas, etnográficas, anécdotas, etc.) un ejercicio de poder reforzado por representaciones retóricas o gráficas que acreditan la idea de que hay un discurso de apropiación del espacio costero en los diarios de viajeros.

Un claro ejemplo de que la conquista de las costas era objeto de elogio es el tono de obras como la *Elegía de Don Pedro Fernández de Lugo*, en su «Canto Tercero donde se trata del puerto de Santa Marta». Ocurre lo mismo con el poco citado capítulo de las *Elegías de Varones Ilustres de Indias* titulado «Discurso del Capitán Francisco Drake, de Nación inglés desmembrado de la historia de Cartagena compuesta y ordenada por Juan de Castellanos beneficiado de la ciudad de Tunja del Nuevo Reino de Granada el cual discurso comienza desde el segundo tiempo este corsario vino a la dicha ciudad en el año 1586». Allí el autor entra en detalles sorprendentes acerca de la estrategia pirata para ganar las costas de Cartagena:

Y después estuvieron anclados
En la costa do con sagacidades
Con negros fugitivos y alterados
Hicieron según dicen amistades
Con ellos contrataron sus soldados
Inquiriendo particularidades
de Panamá del trato de la gente
y de Nombre de Dios por consiguiente

Cerca del cual con negros que los guían
Por tierra de montañas y aspereza
Saltearon las recuas que venían
de Panamá cargadas de riqueza
quitándoles aquello que traían
que fue caudal de próspera grandeza
y volvieron por vías ya sabidas
do dexaron las lanchas abscondidas.[12]

En el canto segundo de este mismo relato, después de haber tildado de ladrones, tanto a los piratas como a sus patrocinadores (dentro de los cuales, por supuesto, está incluida la reina Isabel I)[13] el narrador relata los hechos de Drake y luego pasa a su «Canto

12 Juan Castellanos, *Elegías de Varones de Indias*, edición y prólogo de Luis Fernando Restrepo (Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2004).

13 Es uno de los versos más avezados del relato: «En la prosecución desta porfía / por ser el interés de gran sustancia / hizo con el la Reina compañía / cebada de la próspera ganancia». Juan Castellanos, «Canto Primero del Relato del ataque de Francisco Drake» en *Elegías de Varones de Indias*. Las verdades expuestas abiertamente por Castellanos se pueden respaldar por diversos autores, tanto de historia económica como de la cultura. Por ejemplo, según Arnold Hauser, para el siglo XVI y aun para el XVIII el capitalismo inglés, aún en una fase primitiva de desarrollo, se caracterizó por la unión entre los comerciantes y la Corona para comunes empresas de piratería. Estos caminos se separan, anota Hauser, solo cuando el capitalismo comenzó a seguir métodos más racionalistas y la Corona no necesitó ya la ayuda de la burguesía en su lucha contra la nobleza quebrantada. «Hasta 1640 disfrutó la nobleza feudal de considerables privilegios, y el Estado no solo se cuidó de la continuación de los latifundios, sino que buscó asegurar a los grandes propietarios de tierras una parte en el provecho de las grandes empresas capitalistas a través de monopolios y de otras formas de proteccionismo. Y esta práctica precisamente se convirtió en algo fatal para el sistema. Las clases sociales económicamente productoras no estaban dispuestas en modo alguno a repartir sus beneficios con los favoritos de la corona y protestaron contra el intervencionismo en nombre de la libertad y de la justicia, para seguir todavía con esta consigna en los labios cuando ellos mismos se habían convertido ya en beneficiarios de los privilegios económicos». Arnold Hauser, *Historia social de la literatura y del arte*, v. II (Barcelona: Editorial Labor Omega, 1988).

Segundo», «donde se cuenta la salida del Capitán Francisco Drake del reino de Inglaterra para estas partes de Indias y lo que le sucedió antes de llegar a la isla española y ciudad de Santo Domingo». Otro capítulo en el cual se dedica a estas andanzas del inglés es el «Canto Cuarto»:

> donde se cuenta la llegada del Capitán Francisco al puerto de Cartagena la victoria que allí hubo y las demás cosas acontecidas en él, durante el tiempo que allí estuvo hasta que le vino residencia a Pedro Fernández de Bustos y nuevo gobernador a la provincia.[14]

Restrepo nos brinda una explicación de la falta de «prestigio» de estos capítulos:

> En la tercera parte de las *Elegías*, Castellanos incluyó un relato sobre el ataque del pirata Drake a Santo Domingo y Cartagena. Castellanos critica severamente la «flojedad e incapacidad de los gobernantes y vecinos para defender las ciudades españolas» y expone la vulnerabilidad del Nuevo Reino a ataques por parte de extranjeros.[15]

Lo mismo ocurre con la poca trascendencia que se ha dado a uno de los eventos más importantes de la trama de *El desierto prodigioso y prodigio del desierto*, considerada una de las obras fundacionales en la narrativa neogranadina y también de la literatura mística colonial. La trama y su desarrollo, en el centro de los Andes a instancias de Villa de Leyva en Boyacá, es muy conocida: cuatro estudiantes visitan el desierto de La Candelaria en donde encuentran a un ermitaño llamado Arsenio quien se internó en ese lugar para vivir su vida contemplativa. La historia se condensa en 21 capítulos denominados mansiones. Lo que no es muy conocido es una de las «mansiones», la XIX, la cual se refiere al relato de cómo Arsenio, al llegar de España con su prometida fue víctima de un ataque de piratas holandeses durante el desembarco en las playas cercanas a Cartagena de Indias[16]. Pero el pasaje aparece referido solamente en

14 Juan Castellanos, *Elegías de Varones de Indias*.

15 Luis Fernando Restrepo, *Un nuevo reino Imaginado*.

16 Pedro Solís y Valenzuela *El desierto prodigioso y prodigio del desierto* (Bogotá: Instituto Caro y Cuervo, 1984).

el índice, mas no en el contenido, según supone Restrepo, por el temor del editor o de la Inquisición misma a que los lectores apreciaran la vulnerabilidad de las costas. Lo que refuerza esta hipótesis es una versión novelada que el mismo Solís y Valenzuela hiciera bajo el título de *Aventuras de Arsenio*. Solo hallamos una referencia a las penurias que el místico debió haber sufrido, pero con una inquietante introducción en la cual, en lugar de darnos los detalles que esperamos acerca del ataque pirata o del largo viaje, hace un llamado de atención a la ociosidad con que los sabios se dedican a la ciencia de la geografía la cual, por poco, y en un tono que evoca el libro bíblico del Eclesiastés, asocia con la herejía:

> Desvélense los sabios en inquirir, saber y peguntar las alturas de los cielos Las anchuras de la tierra y las profundidades del mar; disputen de todas, traten siempre y aprenden o enseñen; que yo les quiero preguntar qué fruto sacan de semejante ocupación sino dolor, trabajo y aflicción del espíritu. [...] ¿Corren y discurren los mortales por los caminos y veredas, suben por los montes, pasan los collados; revuelven los senos de las tierras; visitan su cavidades y cavernas; revuelven la profundidad de los mares; pasan la peligrosa corriente de los ríos; penetran la oscuridad de los bosques, lo nunca visto de las soledades exponen a los vientos, a las ruinas, a los despeñaderos, a las lluvias, a las tempestades, a los truenos, a las olas, a los ríos, sacan y queman los metales, pulen y labran las piedras; cortan y entallan los leños; arman y tejen las telas; cortan y cosen las vestiduras, edifican casas, plantan huertos, cultivan los campos; piensan, meditan, aconsejan; pleitean, hurtan, engañan, pelean. Y todo esto ¿no veremos para qué? Para juntar riquezas, para multiplicar ganancias, para conseguir logros, para adquirir honras, para alcanzar dignidades, para entender su mando y poderío. Y esto todo ¿Qué es sino trabajo y aflicción del alma? ¿Qué es sino vanidad y locura?[17]

Solís y Valenzuela señala el pretendido heroísmo de los narradores que describen dificultosas geografías. Esto no está lejano de

17 Pedro Solís y Valenzuela, *Aventuras de Arsenio, el ermitaño* (Bogotá: Editora Guadalupe, 2003).

aquello que hemos recalcado: que las dificultades de la geografía provocan la gloria de quien las vence, lo que nos regresa al papel del «tono elegíaco» y a la idea de heroísmo que acompañará al sujeto narrador. Al respecto, versiones e historiografías diferentes se tejen acerca de los mismos periplos y sus líderes. Es el caso de la figura de Rodrigo de Bastidas, quien, incluso por historiadores contemporáneos, es reconstruido como héroe o como villano. Para Bermúdez, Bastidas:

> Nunca hizo ni permitió que sus hombres hicieran «entradas» guerreras contra los indios, no conquistó con las espadas, sino con la bondad y acercamiento a los indígenas, no permitió que les quitaran cosas de valor o abusaran colocándolos en trabajos pesados. Para los indios, fue un «gran cacique», el mejor de los españoles.[18]

En un sentido contrario, William Hernández Ospino, quien retoma a Ernesto Restrepo Tirado en su *Historia de la Provincia de Santa Marta*, considera que Bastidas, como todos sus compatriotas, practicaba el lucrativo negocio de la cacería de indios[19]. Incluso, Hernández Ospino cita a fray Pedro de Aguado quien, lejos de idealizar a Bastidas, le atribuye uno de los más bajos actos de piratería:

> El gobernador Rodrigo de Bastidas había enviado gente con mano armada, a pagarme la amistad, que yo pensaba que conmigo tenía, y saquearon la isla de Codego, que está en la boca de la Bahía de Cartagena y tomaron al Cacique Carex y hasta quinientas ánimas de indios e indias, chicos y grandes, y más de diez o doce mil pesos de oro, y llevaron después los indios a venderlos por estas islas.[20]

De ahí la importancia de recurrir siempre a las confesiones de documentos de factura, similares a uno que se titula *A su Alteza*,

18 Arturo Bermúdez Bermúdez, *Don Rodrigo de Bastidas Adelantado de Santa Marta* (Bogotá: Editorial Fondo de Cultura Magdalena, Bogotá, 2002).

19 William Hernández Ospino, *La cultura aborigen del mar Caribe* (Santa Marta: Editorial Fundación Sociedad Portuaria de Santa Marta, LitoFlash, 2008).

20 Citado por William Hernández Ospino en La *cultura aborigen del mar Caribe*.

de Vasco Núñez de Balboa 16 de octubre de 1551, que denuncian las acciones de diversos militares:

> Lo que ha sucedido después de que yo le he escrito a vuestra majestad es que de aquí se partió un Capitán a la parte de las sierras de Urabá y entró por la tierra adentro veinte leguas con hasta ciento veinte hombres y mataron los indios y ahogáronsele hasta cincuenta de ellos y los demás vinieron muy desbaratados y perdidos, trajeron hasta tres mil pesos oro. Fue otro capitán por el Golfo de san Miguel y a la isla de las Perlas, con ochenta hombres, y mataron los indios, los veinticinco de ellos y volvieron huyendo aquí.[21]

Leonard Irving vincula el heroísmo a la idea de una nación española que durante su periodo de grandeza tuvo que enfrentar su condición geográfica de puente entre Europa y África, como su distancia de las colonias en el Nuevo Mundo; el estímulo de esta situación generó el desarrollo de las rutas marítimas comerciales, con el conquistador como figura heroica a la cabeza:

> Dotado de tremendo coraje, de poderosa imaginación y de fanatismo religioso, y embriagado de triunfo por sus recientes victorias contra los infieles mahometanos, el conquistador fue el vehículo señalado para dominar un nuevo mundo e iniciar la occidentalización del globo.

Irving se refiere a la gloria del conquistador como una «vanidad» de ser español, un sentido de ser elegido para la expansión de la fe, y un papel de soldado —que supera la figura del agricultor o del industrial—, útil para lograr fama y poder económico, recompensas y reconocimiento. Este héroe conquistador se alimentó de las leyendas y romances caballerescos apoyados por la imprenta, mecanismo que aumentó la credibilidad para los aventureros que se ufanaban en sus relatos. Con mayor o menor grado de credibilidad, los lectores de estas historias recrearon la aventura hacia

21 Documento: «A su Alteza, de Vasco Núñez de Balboa 16 de octubre de 1.551». Archivo General de Indias de Sevilla. Patronato 26, R-5 (5) ff. 32. a 34v. En Hermes Tovar Pinzón, *Relaciones y visitas a los Andes siglo XVI*.

las Indias en búsqueda de fama y fortuna[22]. Sin embargo, no hay que perder de vista la valiosa información geográfica contenida en la documentación producida durante el denominado periodo de Conquista, pues, durante esta época, se pueden apreciar los primeros intentos de describir geográficamente la costa. El periplo, como mirada y memoria de las acciones conquistadoras, permite teorizar acerca, tanto de los desplazamientos militares en búsqueda de oro, como de las grandes expediciones científicas.

Resulta de gran interés la edición comentada de *La expedición de Alonso Luis de Lugo al Nuevo Reino de Granada 1542 a 1543*, en donde se analizan los avances y desaciertos de esta campaña[23]. Las biografías de los expedicionarios presentadas allí muestran las contradicciones éticas a que se enfrentaron cuando surgió el tema del oro[24]. El objetivo de la expedición se extendía vagamente sobre la costa norte «de esa masa continental» (palabras de Avellaneda) y desde el oriente del gran río de la Magdalena, que la separaba de la provincia de Cartagena, hasta el cabo de la Vela, donde se iniciaba la provincia de Venezuela; hacia el norte daba con el océano, pero hacia el sur no tenía límites conocidos y parecía que podía llegar hasta el Ecuador. Entonces, estas expediciones inician con el concepto de que la costa americana es la puerta hacia la tierra que contiene la riqueza, es lo que hay que alcanzar y sobrepasar. En desarrollo de la campaña —comenta el narrador Avellaneda—, al igual que Bastidas, los expedicionarios entraron a: «ranchear y saquear a los indios de la comarca para recoger la mayor cantidad

22 De los libros que leyó el conquistador se destacan principalmente los de caballerías, con el Amadís de Gaula a la cabeza; las obras místicas, como las *Moradas del Castillo interior* de Santa Teresa de Jesús; la picaresca, como *La Celestina* o el mismo *Quijote de la Mancha*. Cfr. Leonard Irving, *Los libros del Conquistador*.

23 Esta obra hace parte de un proyecto de libros que presentan biografías de expedicionarios como Jerónimo Lebrón, Lope Montalvo de Lugo y el mencionado de Lugo, adelantado de las Canarias y caballero de la orden militar de Santiago, nombrado gobernador las provincias de Santa Marta en 1542.

24 José Ignacio Avellaneda Navas, *La expedición de Alonso Luis de Lugo al Nuevo Reino de Granada* (Bogotá: Editorial Banco de la República, 1994).

de riqueza posible»[25]. De la misma manera continuaron los ataques en Guachaca, Origua, el Valle de Tairona y Dibulla hasta el Río del Hacha[26].

Desde la perspectiva geográfica, encontramos no solo descripciones de trágicos periplos sino de aquello que hoy día se conoce como *hinterland* o zona de influencia que, en este caso, parte de Mompox y de Tenerife, y, mucho más al interior, por la ruta del Magdalena hasta Tocaima. Lugo presentó ante el cabildo de Tunja un proyecto de abrir un camino terrestre al Nuevo Reino que uniera a Tunja con un puerto que se situaría sobre la costa sur de la laguna de Maracaibo. Aún más, traducido al lenguaje de la geografía actual, para algunos autores como Arturo Bermúdez, el paso de los conquistadores entre la costa y el interior fueron actos fundacionales de la nación colombiana[27]. Ya para el siglo XIX se dio paso a una época de viajeros que exploraron el interior; el proceso más célebre es la *Peregrinación del Alfa*, verdadero proyecto nacional de reconocimiento territorial en el cual se relacionaron las necesidades provenientes de la ausencia de comunicación entre las regiones; esta es la época del nacimiento de la nación y de la búsqueda de una autoconciencia política y cultural.

25 Ibid.

26 Avellaneda no compartiría la idea de que la expedición hubiera sido un fracaso, pues cita a Fray Pedro Aguado, quien estimó en 800 libras de oro fino el «logro» de las incursiones. Ninguna de las otras fuentes que se refieren a ello lo ven como un «botín» nada despreciable.

27 Llama la atención la manera en que el historiador Bermúdez llama a Bastidas fundador de Colombia con base en su periplo por la costa Caribe: «Desde cuando pisó las playas samarias en su primer viaje de 1502 y dejó a Juan Buenaventura para que aprendiera el idioma de los nativos, Bastidas tal vez tuvo la idea de regresar pronto a colonizar toda la región explorada. Nombres como Santa Marta y Cartagena desde entonces comenzaron a figurar en las cédulas reales. Y cuando regresó a fundar y poblar ciudades, traía límites demarcados en la costa pero hacia el interior podía extenderse como lo hizo Jiménez de Quesada a nombre de la Gobernación de Santa Marta hacia el altiplano, al fundar a Santa Marta no solo lo hizo con una ciudad que sirvió de punto de partida a otras fundaciones, sino que en ese momento histórico estaba fundando a toda la nación colombiana. Es pues Rodrigo de Bastidas el fundador de Colombia». Arturo Bermúdez Bermúdez, *Don Rodrigo de Bastidas Adelantado de Santa Marta*.

FIGURA 22. «Mapa General del Nuevo Reino de Granada formado de otros particulares de orden del Exmo. Sor. Virrey D. José Espeleta, año de 1790. Copiado de orden del Exmo. Sor. Gral. en Gefe del Exercito D. Pablo Murillo, año de 1816». Fuente: Servicio Hidrográfico del Ejército de Madrid, España.

Nueva Granada, expediciones o periplos

Iniciábamos esta obra recordando la manera en que los primeros navegantes intentaban satisfacer tanto las mesas europeas en crisis alimentaria como necesidades suntuarias no menos definitivas en la configuración del moderno comercio internacional. Si bien el denominado descubrimiento de América inauguró un ciclo de grandes exploraciones transoceánicas en el que sucederían los viajes de Vasco da Gama en 1498 y la de Magallanes entre 1519 y 1521, puede decirse en franca lid, que no se trata de un ciclo sino que los viajes con fines exploratorios se convirtieron en una constante hasta fines del periodo colonial. Y no cesaron ni los más afamados viajes ni los periplos desconocidos.

En el concierto de los grandes relatos de la geografía universal, no cabe duda del rol que han jugado los relatos de viajes científicos de marinos a costas e islas americanas, como los de Alejandro Malaspina, Charles de La Condamine, Louis de Bougainville (en 1767), Jorge Anson, Amadeo Freizer, Cook (en 1769, 1772 y 1776) o La Pèrouse (en 1785), entre otros. El estudio, cada vez más amplio de las memorias de estas expediciones, ha logrado que, como asegura el historiador Juan Pimentel, las relaciones de viaje hayan dejado de ser un género instalado en lo maravilloso y lo literario, para convertirse en relatos «científicos, realistas, literales». El enfoque tradicional de la ciencia moderna, asegura el autor, ha enseñado a observar estos diarios como formas que

quizás «fueron superadas y sustituidas por otras que eliminaron lo imaginario, lo figurado y lo metafórico, logrando así desarrollar una imagen fidedigna, realista y objetiva de la naturaleza»[28]. Podemos apoyar la idea de que la historia del viaje deberá llegar a ser considerada como una de las ramas de la historiografía y no un elemento secundario; si bien no se puede elevar su estudio a la categoría de disciplina, existen varios periodos de la historia, como el siglo XVIII, que no se pueden entender sin dichas memorias[29]. Durante el siglo XVIII, la empresa de una expedición obedecía a una suma de acontecimientos e intereses especialmente económicos, tanto si se trataba de una expedición de límites que intentaba marcar el territorio fronterizo para evitar ser invadido y reforzar la monarquía, como si se trataba de explorar los recursos naturales para su estudio y posterior explotación económica.

Para Rafael Sagredo, durante el siglo XVIII hubo un doble fenómeno tras las expediciones marítimas: el avance tecnológico y el fortalecimiento de las monarquías absolutas. Esto impulsó la competencia entre las potencias marítimas en términos políticos y comerciales, especialmente, entre Francia España e Inglaterra, por lo que la ciencia era también una estrategia en esta abierta rivalidad que permitía conocer rutas nuevas y asegurar las ya conocidas.[30]

Dentro de su clasificación, Sagredo incluye las expediciones que se dedicaron a describir y a clasificar los objetos de la naturaleza en los reinos animal, vegetal y mineral: en sus palabras, «En el campo de la historia natural, la botánica fue la que alcanzó el mayor grado de desarrollo en el siglo XVIII, lo que explica el número de expediciones con ese carácter: Loefling, Ruiz-Pavón, Cuéllar, Sessé-Mocifto y Parra». También se cuentan las mineralógicas y las zoológicas. Menciona también la expedición botánica

28 Juan Pimentel, *Testigos del mundo, ciencia, literatura y viajes en la Ilustración* (Madrid: Marcial Pons, Ediciones de Historia, 2003).

29 Axel Gasquet, *Diez estudios coloniales sobre literatura de viajes* (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas —CSIC—, 2006).

30 Rafael Sagredo Baeza, *La Expedición Malaspina en la frontera Austral del Imperio Español* (Santiago de Chile: Editorial Universitaria-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana de la DIBAM, 2004).

al Perú (1777-1788), cuyas instrucciones eran «recoger allí semillas de plantas útiles y propias para naturalizarse en Francia»[31]. Para Sagredo, los viajes de Mutis, Malaspina, Humboldt, Juan y Antonio de Ulloa se pueden incluir dentro de las denominadas expediciones globales. Otras expediciones buscaron salvaguardar la integridad territorial amenazada por extranjeros, como la Expedición de límites del Orinoco.

Desde estas grandes expediciones de carácter transoceánico intentaremos deslizarnos a nuestro interés por identificar recorridos cortos por las costas neogranadinas. Sagredo destaca una característica muy llamativa para el trabajo de los relatos de viajes, el «espíritu crítico de los viajeros». Este espíritu se derivaría de la naturaleza científica que caracteriza al siglo XVIII. El racionalismo y el utilitarismo, propios de la filosofía ilustrada, dan cuenta de los descubrimientos, ideas y postulados científicos[32]. En Colombia no se ha realizado una edición especial sobre el paso de estas expediciones, a diferencia de Chile o Perú en donde se han publicado estudios sobre Feuillée y Freizer, Anson o la Pérouse[33].

Las expediciones científicas incluyen a los exploradores «llamados 'especialistas', biólogos, ecólogos y antropólogos, principalmente, quienes seguirán describiendo los ecosistemas y las concepciones cosmológicas de las comunidades aisladas, como

31 Ibid.

32 Ibid.

33 En palabras de Mauricio Nieto se podría decir que el fin primordial sería «[...] agrupar, centralizar y organizar las observaciones de personas distintas, de viajeros por el mundo entero. Es necesario ponerle reglas a la observación, estandarizar sistemas, códigos, reglas, lenguajes. Existe entonces una buena cantidad de literatura sobre la recolección, transporte, aclimatación y desde luego clasificación de especies. El equipo humano lo constituyen botánicos o jardineros entrenados, en ambos casos con visiones disciplinadas. La exploración botánica era parte del enorme proyecto europeo de reordenar el mundo. Como muchos otros, Mutis fue, en términos de Mary Louise Pratt, un «embajador imperial», que tomaba parte en un proyecto global de clasificación cuyo representante más sólido es Linneo». Mauricio Nieto Olarte, *Remedios para el imperio* (Bogotá: Instituto colombiano de Antropología e Historia —ICANH—, 2000).

haciendo el inventario de lo que va a desaparecer»[34]. Sus discursos van amarrados a las políticas de explotación. Entre ellas se destaca la Expedición Botánica. En las exploraciones científicas se destacan los valores propios de un espíritu matemático, asegura Juan Pimentel, ese espíritu que inspiró la cartografía, las colecciones botánicas y la propia escritura en las descripciones de las costas visitadas, los suelos y las islas, en un ideal de conocimiento ilustrado, en una prosa cuyo propósito es la descripción del mundo, la búsqueda de una retórica de la verdad, la neutralidad y la testificación objetiva[35].

De lo anterior extraemos las primeras características generales de los imaginarios marinos y costeros: una erudición permanente, ciertos apasionamientos —como en el caso de la exaltación de España—, un impulso narrativo irrefrenable frente a la exuberancia de las costas americanas, una admirable capacidad de observación de la cual se anhela hacer memoria —en especial acerca de los eventos inusuales—, un cierto valor heroico manifiesto en una clara conciencia narrativa, una evaluación permanente y, en ocasiones crítica, de las dinámicas *marítoriales* o costeras muy propias, tanto de los indios americanos como de los extranjeros a España y de los ilegales, entre otros rasgos.

Otro tipo de exploración típica es la hidrográfica, como la de Joaquín Fidalgo, la cual partió de Cartagena en 1794 y finalizó en 1810. Fidalgo, junto con Cosme y Churruca, delineó el *Atlas de costas e islas de Nueva Granada* en la ruta de las costas de la América septentrional, desde el río de Chagres hasta la Guajira, con las provincias del Río de la Hacha, Santa Marta, Cartagena de Indias y el Darién. Dentro de dicha expedición, una división se ocupó de rectificar las posiciones de latitud y longitud del cordón de las islas mayores desde Trinidad de Barlovento, y la otra a medir las costas de Tierra Firme.

De esta expedición quedan los trabajos que finalizaron con la creación de la Armada Real para el estudio de la navegación y

34 Alberto Gómez Gutiérrez, *Al cabo de las velas. Expediciones científicas en Colombia en los siglos XVIII, XIX y XX* (Bogotá: Giro Editores, 1998)

35 Juan Pimentel, *Testigos del mundo, ciencia, literatura y viajes en la Ilustración.*

la astronomía. Los avances en la cartografía, la astronomía y las ciencias naturales deben mucho a los resultados de las expediciones patrocinadas por los Estados[36]. Por ejemplo, en las descripciones correspondientes a la expedición Fidalgo se estudiaron las coordenadas de los puntos costeros estratégicos de la costa colombiana; como asegura Catherine Laffite, a finales del siglo XVIII se logró la base del estudio de la morfología de las costas del Caribe: bahía Honda, cabo de la Vela, Castillo de San Jorge en Riohacha, cabo de San Agustín, San Juan de Guía, Santa Marta, Barrancas Nuevas del Rey sobre el río Magdalena, Soledad, Barranquilla, Bocas de Ceniza, Cartagena de Indias y Mahates, isla de Palma y otras del archipiélago de San Bernardo, Santiago de Tolú, Frontón de Zapote, Lorica, isla Fuerte, Punta Caribana, río Surquillo, cabo Tiburón, Serranilla, Roncador, Santa Catalina y San Andrés[37].

Otro tipo de expedición es la de «poblamiento»; una de las primeras es la realizada sobre el río Magdalena en 1744 y que duró veinte años, durante los cuales Fernando de Mier y Guerra fundó las primeras poblaciones. En 1745, también entre Cartagena, Barranquilla y Barranca, Francisco Pérez de Vargas adelantó otro viaje de poblamiento. Entre 1774 y 1778 se llevó a cabo la expedición de Antonio de la Torre y Miranda en Sinú y los valles del río San Jorge[38]. Igualmente, sobresale la expedición de Joseph Palacios de la Vega, realizada en 1787, en los alrededores de Cartagena de Indias[39].

36 Alberto Gómez, *Al cabo de las velas*.

37 Ibíd.

38 Antonio de la Torre y Miranda nació en España en 1734; hizo una carrera militar vinculada a la marina desde su primer periplo a bordo del navío *El Soberano*, encargado de conducir a Cádiz el regimiento de Irlanda y un cargamento de pertrechos a Cartagena, España; luego, en *El Triunfante*, en misión a Barcelona, y luego en el navío el Dichoso, rumbo a Cádiz, entre otras faenas anteriores a su definitivo viaje a América, provocado por el nombramiento que le hizo el virrey Manuel Guirior como teniente de milicias para Cartagena de Indias en 1772, en donde permaneció por más de quince años como poblador de ciudades y pueblos. Cfr. Pilar Moreno de Ángel, Antonio de la Torre y Miranda, *Viajero y poblador siglo XVIII* (Bogotá: Editorial Planeta, 1993).

39 Pilar Moreno refiere también el perfil del fraile José Palacio de la Vega,

Mucho se ha criticado el trágico resultado de estas exploraciones, en las cuales los pobladores indios, que vivían en rochelas o palenques, perdieron sus propiedades. Esta perspectiva es apoyada por autores como Carmen Borrero Pla, quien cita un balance de casi 60.000 habitantes de todas las castas agrupados en los pueblos fundados en el afán de la política española por garantizar la seguridad en las provincias del Caribe[40]. En la expedición liderada por Antonio de la Torre y Miranda en 1774, este ilustre poblador se adentra en los montes de María, en donde se ubicaba el palenque de San Basilio fundado por negros libres que huyeron de su estado de esclavitud con el liderazgo de Benkos Biojó. Miranda describió la cultura del palenque y del movimiento libertario con número de familias y con otros detalles interesantes, como su manutención con base en la cacería y otras costumbres. Relata la manera en que él logró interactuar con los pobladores hasta abrir un camino con rumbo a las sabanas que comunicaran con Cartagena. Algunos detalles nos permiten ver la frecuencia con que en esta expedición, tal como en la de Arévalo, se recurrió al medio marítimo o fluvial para adelantar las misiones. En las notas de los diarios de estos dos autores se identifican las maderas y materiales para la construcción de embarcaciones menores y mayores. Lo anterior se puede apreciar en las fundaciones de poblaciones y en las refundaciones en la provincia de Cartagena, adelantadas de 1774 a 1778. Una de ellas es la de Santa Ana, en la isla de Barú y Pasacaballos, en 1775, fundación importante por su ubicación frente a la isla, para el abastecimiento de los víveres desde y hacia el río Sinú. Este era además, el lugar en

quien sirvió en la infantería española desde el grado de cadete hasta oficial prestando sus servicios en las plazas de Salamanca, Burgos, Badajoz y Málaga. Habiendo abandonado el ejército, ingresó a la orden franciscana y llegó en 1783 a Cartagena de Indias en donde se vio obligado a quedarse a causa de una enfermedad contraída durante la travesía marítima. Entonces, el arzobispo virrey Caballero y Góngora le ordenó los primeros de sus trabajos de poblamiento que lo mantuvieron en la zona por muchos años. Ibid.

40 Carmen Borrego Pla y María del Carmen, *Historia económica y social del Caribe colombiano* (Barranquilla: Ediciones Uninorte, Ecoe, 1994).

FIGURA 23. Mapa levantado sobre las poblaciones fundadas en las provincias de Antioquia y del Darién (ca. 1775), por Antonio de la Torre y Miranda. Fuente: Servicio Hidrográfico del Ejército de Madrid, España.

donde las embarcaciones esperaban que se calmara el tiempo de las fuertes brisas para poder continuar el viaje.

Dentro de las labores de poblamiento, De la Torre y Miranda realizó una exploración del río Darién y el río Atrato de la cual dejó también un diario, en cuyas líneas consideró que el intento de la fundación escocesa de Nueva Caledonia se produjo por el influjo de la lectura de las obras de William Dampier y de Lionel Wafer. Estos detalles de los diarios de De la Torre y Miranda revelan las actividades geográficas que implican el poblamiento y los periplos marítimos.

Un objetivo diferente alienta las denominadas campañas de pacificación. Acerca de este tipo de empresas, en su diario sobre las poblaciones del circuito Turbaco, San Jorge, San Cipriano, El Rosario, Ayapel y Magangué, el poblador Joseph Palacios considera como su principal finalidad:

> [...] sacar las innumerables rochelas y palenques que encierran orillas del San Jorge, todo Cauca, Nechí y Porce, con sus inmediaciones a dichas vertientes, para que sacando con los seguros necesarios aquellas gentes los remita a las justicias de aquellas jurisdicciones de donde se hallasen para que por estas se les impongan los castigos condignos a sus delitos.[41]

Este objetivo es aplicado no solo a los piratas y contrabandistas, sino para «meter en cintura» a los pobladores; es así como en los documentos se hallan referencias mezcladas a piratas, huidizos y a indios, entre otros posibles caminantes ilegales. En especial en este diario, en donde el poblador intenta controlar el nexo entre el mar y el interior. Según Colmenares, a pesar de las campañas de pacificación, hasta 1668 se logró el sometimiento militar de las poblaciones indígenas, cuando «Antonio Guzmán de Toledo redujo a los noanamás, chancos y citaraes que durante más de un siglo habían impedido la ocupación del Chocó»[42]. La reducción de estas comunidades permitió la introducción de más esclavos y el envío de las primeras misiones franciscanas «con la esperanza de mantener la pacificación»[43].

La libertad del sujeto que narra

Se pueden rastrear elementos comunes en documentos tan diversos, como las memorias de los piratas, solicitudes de funcionarios de apoyo para la construcción de vías o de refuerzos para guardacostas, las memorias de expediciones científicas o los diarios de operaciones navales de algunos jefes de campañas pacificadoras. El papel que cumplen los sujetos que escriben estos relatos

41 Joseph Palacios de la Vega, *Diario de viaje, entre los indios y negros de la provincia de Cartagena de Indias en el Nuevo Reino de Granada 1787-1788* (Barranquilla: Ediciones Gobernación del Atlántico, 1994).

42 Germán Colmenares, *Historia económica y social de Colombia 1537-1719* (Bogotá: Editorial Tercer Mundo, 1997)

43 Mónica Patricia Hernández Ospina, *Configuración territorial en las provincias de Nóvita y Citará en el siglo XVIII* (Tesis de Grado de la Carrera de Historia, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2004).

nos conduce a nuevas preguntas: ¿podemos considerarlos, citarlos y estudiarlos como autores? ¿Se trata de autores de geografía o de relatos históricos?

La lectura de la documentación producida implica reconocer en los viajeros, sean funcionarios o particulares, su calidad de autores. Los relatos de los viajes no son solo una fuente para asuntos comúnmente estudiados por la historia colonial (como la historia económica), sino que en su seno emerge el sujeto, el autor de estos relatos. Esta emergencia como asunto capital del debate por el lugar del sujeto en las ciencias sociales propio del denominado «giro lingüístico» para las ciencias naturales ya se había planteado durante el siglo XVIII como la tensión entre el carácter científico y especulativo. Esto condujo a otros asuntos: la aceptación de que la realidad se constituía en un escenario susceptible de ser aprehendido por el sujeto y por su naturaleza. Este es el trasfondo de la famosa división sujeto-objeto hasta nuestros días. Los periplos ilustran con lo anterior la condición narrativa de las fuentes ya subrayada por autores como Roland Barthes o Todorov.

Aun en los documentos producidos en las condiciones de oficialidad y de legalidad se destaca un tono subjetivo y de conciencia narrativa, el cual reclama ser analizado no solo como subjetivo desde el lugar de su producción sino desde la 'subjetividad', entendida como la presencia, explícita o implícita, de un «yo» que mantiene el discurso. Si se perdiera de vista esta condición de subjetividad, también se perdería la complejidad y riqueza de los relatos. Tiene razón de Certau cuando asegura que, en el ejercicio de la historiografía, hay una base para considerar la naturaleza del ejercicio de la narración, porque en ella el anhelo de lo imaginario y lo posible hace frente a las exigencias de lo real[44]. Lo mismo sucede con la apreciación de la narrativa connatural a la documentación histórica sobre descripciones geográficas, ya que en ellas se contiene una memoria subjetiva que articula un relato de hechos reales e imaginarios. Visto así, la documentación que sustenta la visión

44 Michel de Certeau, *La invención de lo cotidiano* (Centro Francés de Estudios Centroamericanos, 1980).

histórica de los espacios sobre los cuales ha sido producida tiene un carácter narrativo como parte del conocimiento geográfico.

Para el campo que nos ocupa, la propuesta de Roger Chartier, quien estudia los sistemas de percepción que atraviesan la realidad (apreciables en el análisis de las condiciones de producción de un texto), permite hacer una comprensión del universo cultural del siglo XVIII neogranadino. La autoconciencia narrativa es un pretexto para el análisis de las jerarquías y fuerzas de poder que operan en la factura de estos discursos[45]. Los relatos geográficos, como otros objetos de estudio, no existen independientemente como entidades externas, sino como sistemas de símbolos y como formas de conciencia. El peso de la narrativa en el desarrollo, tanto del quehacer histórico como en la definición de los límites de la disciplina de la historia, pone en el tapete el debate de la «subjetividad» del discurso que viene dada por la presencia, explícita o implícita, de un «yo» que se puede identificar. En este caso, en los autores de los periplos, la ficción, que parece connatural a la narración, se traslada al ejercicio del discurso histórico. Visto así, la historiografía constituye una base especialmente idónea sobre la cual considerar la naturaleza de la narración y la narratividad, porque en ella el anhelo de lo imaginario y lo posible debe hacer frente a las exigencias de lo real[46].

Características de los periplos marítimos

Salvador Bernabeu, en sus *Viajeros de la Ilustración*, refiere la enumeración que hace Gaspar Gómez de la Serna de las cinco características de los «viajeros ilustrados»: propósito didáctico y

45 Las principales formas de relación entre narración y verdad para la teoría de la historia, a partir del famoso «giro lingüístico», son: el discurso refleja la realidad o existe una tensión entre uno y otro o el discurso prefigura la realidad. Para Chartier no existe duda de que la historia, como relato, se puede considerar un género narrativo.

46 También de Certau muestra el carácter paradójico de la pugna por los límites entre las disciplinas, a la luz tanto de lo que llamamos cultura como de la modernidad.

reformador, conciencia de la realidad guiada por el signo de lo útil, visión analítica y descriptiva, crítica, veracidad y celo patriótico, y búsqueda de un árido estilo científista[47]. Una característica de la narrativa de los periplos marinos y costeros es la búsqueda de la libertad de la narración, en el marco de un horizonte teleológico y la búsqueda de un lenguaje objetivo. Esto lo ilustran los diarios del teniente Viana, lugarteniente de Malaspina en la famosa expedición en su paso por el Pacífico colombiano, y el diario del marino Amadeus Freizer escrito mientras realizaba el mismo recorrido de Malaspina con destino a Acapulco. Otra característica es la manifestación del tedio y los problemas propios del viaje, como se ilustra en el *Diario de viaje entre Cádiz y Cartagena de Indias* de José Celestino Mutis. Quizá uno de los matices más interesantes es el elemento de la intriga y la estructura de inteligibilidad de los diarios. Esto se puede ver en el documento de viaje redactado por Luis Arguedas, tomado del Archivo Histórico Nacional. Una última característica que resulta fascinante es la exhibición que se hace del conocimiento libresco y erudito del mar y de las costas, y una cierta mirada europea sobre el paisaje americano que se traduce en el hábito dieciochesco de levantar un inventario de los recursos biológicos del Nuevo Mundo.

Un horizonte teleológico para los imaginarios costeros

Cuando un autor como fray Antonio Caulín introduce su obra manifestando: «[...] que cuanto escribo en esta obra lo sujeto con humilde rendimiento a la corrección de nuestra santa madre Iglesia Católica, Apostólica, Romana», nos deja clara la sujeción general que manifestaron los autores oficiales durante el periodo colonial americano[48]. Entendemos esa sujeción no en un exclusivo

47 Salvador Bernabeu Albert, «Ilusos o ilustrados, novedades y pervivencias en los viajes del setecientos», *Revista de Occidente*, n.º260 (2003).

48 Historia Corográfica natural y evangélica de la Nueva Andalucía Provincias de Cumaná, Guayana y Vertientes del Orinoco, dedicada al Rey Carlos III por el Reverendo P. Fray Antonio Caulín dos veces provincial de los Observantes de Granada. Dada a luz de orden y a expensas de su Majestad

sentido religioso, sino en el reconocimiento tanto de la potestad de los reyes católicos como del orden monárquico en general, con lo cual la sujeción al orbe cristiano lo es también al modelo económico analizado y debatido, no solo para España, sino para sus colonias. Por supuesto, la cobertura de ese orbe se amplía cuando lo que se quiere analizar es la manera de concebir el espacio que subyace a las descripciones, tanto de los viajeros como de los funcionarios que las elaboraron.

Hyden White —haciendo énfasis en la relación que Hegel sugiere entre ley, historicidad y narratividad— presupone la existencia de un sistema legal en contra o a favor del cual se produce el relato; a partir de lo anterior, en palabras de White, surge la sospecha de que la narrativa (desde el cuento popular, la novela hasta los anales a la «historia») sostiene una relación con la legalidad, la legitimidad y la autoridad, elementos que se manifiestan en los relatos[49]. Desde otra orilla, el filósofo Daniel Herrera asegura que hay una mentalidad española consistente en: ideales nobiliarios, el desdén por el trabajo y el apego a los títulos de tierras, hacia la búsqueda de nuevas fuentes de recursos fiscales y a la entrada muy particular en la dinámica marítima comercial internacional que usó como escudo y argumento el monopolio. Otra manifestación de esa «teleología» es la aplicación de lo que algunos autores han denominado como «el vacío», esto es, la idea de que América era un «continente» que había que llenar con los ideales hispánicos de progreso. En términos estrictamente poscolonialistas, se podría decir que esa llenura tuvo, en los relatos y descripciones, un apoyo para la consolidación de una idea de identidad, la consolidación de unos héroes, como el conquistador español, y de unas formas de vida y de economía coloniales[50].

Por su parte, Antonello Gerbi resume toda esta teleología en un concepto particular: la exaltación de España. Para Gerbi, el

en el año de 1779.

49 Hyden White, *El contenido de la forma. Narrativa, discurso y representación histórica* (Barcelona: Editorial Paidós, 1992).

50 Eduardo Subirats, *El continente vacío. La conquista del Nuevo Mundo y la conciencia moderna* (México: Siglo XXI Editores, 1994).

ejercicio de ponderación de las nuevas tierras descubiertas y colonizadas, «tres veces más vastas que toda Europa», produjo un tono edénico y «escenográfico» que, en sus palabras, se esfuma y se pierde en la más genérica exaltación de la grandeza de España y de la osadía de los españoles. De esa manera, y tratándose de unas tierras nuevas en donde las riquezas naturales son más grandes que las europeas,

> Las riquezas y los esplendores de las Indias son la adquisición más codiciable del emperador Carlos; y esas tierras, que los antiguos pretendían desiertas, le suministrarán en cambio, con su populosa opulencia, los medios para dominar el mundo entero.[51]

En el marco de dicha teleología, la práctica del monopolio comercial, como manifestación del poder de la monarquía, se traduce en una «exaltación» de España, la cual se manifiesta de varias maneras. La evocación de la ley y la lucha contra la transgresión de las leyes que garantizan jurídicamente la estabilidad del Estado son una condición, denominada por Roberto González Echeverría como un «discurso hegemónico», que permeó las narraciones de los viajeros[52]. Incluso, desde ese presupuesto, el autor propone una historia de la narrativa latinoamericana que encuentra su génesis no solo en la picaresca, sino directamente en el discurso jurídico. Pero esta exaltación genera actitudes manifiestas en las descripciones geográficas, una de ellas, suponer que el amor a España implica un rechazo al extranjero.

51 Antonello Gerbi, *La disputa del Nuevo Mundo. Historia de una polémica, 1750-1900* (México, Fondo de Cultura Económica, 1982).

52 Para González la hegemonía discursiva consiste en una disciplina o parte de un sistema que suministra la descripción más comúnmente aceptada de la humanidad y representa las creencias más extendidas de la intelectualidad de un periodo dado. «En el interior de este discurso, el individuo encuentra relatos acerca de sí mismo y el mundo que le parecen aceptables, y en cierta forma acata y obedece. El prestigio y el poder sociopolítico le dan vigencia a estas formas de discurso». Cfr. Roberto González Echevarría, *Mito y archivo. Una teoría de la narrativa latinoamericana* (México: Fondo de Cultura Económica, 1998).

Evaluar «fortalezas», el lenguaje objetivo

Como señala Gregorio Weinberg, gran parte del *Diario de la Expedición al Mar del Sur* de Amadeo Freizer hace memoria de las observaciones geográficas, precisiones astronómicas o informes sobre las fortificaciones. Su prosa deja apreciar la libertad en las ocasiones en que confiesa su estado de ánimo o describe las costumbres curiosas de los pueblos, a pesar de que estos diarios deben oficialmente tratar asuntos técnicos con un tono que revista objetividad[53]. Esto no lo priva de hacer «discretas comparaciones de las cuales muy pocas veces infiere juicios categóricos; siempre está presente el espíritu crítico»[54].

El diario reviste particular importancia por sus ricas descripciones del terreno, las costas y puertos, las cuales son hechas con un evidente interés comercial. No se trata de un mero informe científico, sino de un relato que sorprende por sus confesiones, reflexiones personales y secretos. Es el caso de su referencia a los caminos y acueductos de Chile, los cuales no resultan tan curiosos al autor, como lo que esperaba dados los relatos orales de los marinos o libros sobre el Pacífico; al respecto reconoce que lo único que le resulta interesante son «las costumbres de los habitantes y aquellas rarezas que la naturaleza allí produce, particularmente el oro y la plata», que es la información que, en un sentido correctivo, dice que le hace falta al conocido *Journal* del padre Feuillée[55].

En cuanto a las obligadas referencias históricas, el autor da importancia tanto a aquellas de los europeos como a las de los indios americanos. En el primer sentido, no deja de mencionar

53 La expedición que de Amadeo Freizer arrancó de Francia con escala en Cabo Verde y la isla de San Vicente y luego hizo una travesía por el océano para llegar al Brasil, con rumbo a Tierra del Fuego y el cabo de Hornos en donde hizo el recorrido por las costas del Pacífico chileno. Describe el derrotero en detalle las Islas de Juan Fernández, los puertos de Tahualcano, Concepción, Valparaíso, Penco y las ciudades puerto del Callao. Posteriormente narra en retorno a Europa.

54 Gregorio Weinberg, «Prólogo», en Amadeo Frezier, *Relación del viaje por el mar del Sur* (Caracas: Editorial Biblioteca Ayacucho, 1982).

55 Amadeo Frezier, *Relación del viaje por el mar del Sur* (Caracas: Editorial Biblioteca Ayacucho, 1982).

los hechos de 1619, fechas en que los hermanos García de Nodal reconocieron el mar del Sur por el cabo de Hornos, de lo cual quedó la importante *Relación del viaje que hicieron por orden de Su Majestad y acuerdo de el Real Consejo de Indias al descubrimiento del estrecho nuevo de San Vicente*. Una de las constantes de la mayoría de las memorias de viajeros europeos en América es la observación de los indios del Darién. Mientras que un clérigo, como Antonio Julián, al introducir en su *Perla de América*, la descripción de Santa Marta evoca, como lo hacen todos los que llegan al Darién, dando cuenta de la hazaña de Vasco Núñez de Balboa, Freizer ofrece una explicación de la belicosidad indígena darienita que encontraríamos con dificultad en otros diarios de pacificación. Para el autor, los indios: «conservan el recuerdo del mal trato que los españoles tuvieron con sus antepasados cuando los sometieron, lo que perpetúa el odio que sienten por ellos». Concluye que una manera de animarles y acercarse a ellos es recordarles las victorias que luego tuvieron sobre los extranjeros, a quienes expulsaron de cinco ciudades. De los indios relata la particularidad de sus armas y del sistema de defensa indígena en general con el mismo detallismo con que evalúa el estado de las fortificaciones españolas:

> Cuando se ven obligados a fortificarse construyen empalizadas o simplemente se parapetan detrás de gruesos árboles. Por delante, de tanto en tanto, hacen pozos cuyo fondo erizan de estacas con espinas plantadas en la tierra y los recubren con hierba para que el enemigo se engañe; desdichados de aquellos que caen en sus trampas, porque los despedazan, les arrancan el corazón, que trozan, y se arrojan sobre su sangre como bestias feroces [...].[56]

En el relato de Freizer y en el de Malaspina podemos ver la típica característica del XVIII de aspirar a un lenguaje objetivo. Esta búsqueda de cientificidad es lograda: nada de exageraciones ni fantasías, nada de las ironías y disputas innecesarias que tanto se prohíben a los escritores en las normas retóricas recomendadas por

56 Ibid.

Juvencio. Veamos el *Diario del teniente de navío Franciso Xavier de Viana*, en los viajes de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* en 1789, 1791, 1792 y 1793, en el seno de la expedición Malaspina. Brevemente podemos referir este extenso diario, que arranca de Guayaquil el 28 de octubre de 1789, con una romántica escena a la orilla del río, en donde la gente de la ciudad «con sus pañuelos nos daban pruebas nada equívocas de su amabilidad y buen afecto, al que correspondimos [...]»[57].

El día 2 de noviembre, la comparación de los relojes arrojaba la marcación en grados de longitud, en este caso 72° y 71°, y se anunciaba, con tiros de pistola, los vientos favorables del norte. Pasaron la costa del río de Tumbes, el 3 de noviembre mejoró el tiempo. El 4 de noviembre con el viento del sur llegaron a Santa Helena, el día 5 de noviembre se hicieron las operaciones de medición lo cual nos permite ver el uso de los instrumentos del Observatorio de la Marina de Cádiz:

> [...] dirigiendo nuestros rumbos según las diferentes configuraciones de la costa, y como á distancia de tres á cuatro leguas, y aun muchas veces menos, según se presentaban los puntos más visibles de ella, ligando al mismo tiempo la Isla de Solango y los Ahorcados, quienes con Santa Helena forman hacia el S. una grande ensenada, en cuyo fondo está situada la ciudad y puerto de aquel nombre : al hallarse E. O. con aquella isla se descubrió la de La Plata, que próximamente corre con Santa Helena N. S., algunos grados O., á poco rato se avistó la punta del río de Jipijapa, y reconocida la ensenada que forma esta con la de la Canoa ó del Callao, dirigimos nuestro rumbo á la mediania del canal entre la costa y la de la Plata; esta isla es medianamente alta, a distancia de cuatro á cinco leguas de la costa, tiene dos puertos, uno á la parte del S. y otro á la del N., es limpia y solo en la punta meridional tiene unos islotillos, que desde lejos se manifiestan; el canal conserva un fondo de 30, 23, 20 y 18 brazas de agua, sobre arena lama.[58]

57 Franciso Xavier de Viana, *Diario del Teniente de Navío Franciso Xavier de Viana. Viaje de las corbetas, m. c. «Descubierta» y «Atrevida», en los años de 1789, 1791, 1792, y 1793* (Montevideo: Imprenta del ejército, 1849).

58 Ibid

El clima cambiará un poco para cuando la expedición, el día 8 de noviembre, se acerque a isla de Gorgona, en donde deberán luchar contra una marejada y «cielos achubascados, que de rato en rato desahogaban con mucha agua». La isla es descrita con sus tres montes, de los cuales, el de la Trinidad se puede ver a diez leguas[59]. El día 9, antes de llegar a la isla de Palmas, se narra el hallazgo de una familia y la alteración del rumbo a causa del viento del S. O.:

> [...] la corriente alteraba el gobierno de las corbetas, por consiguiente, sus prontos movimientos igualmente nos arrojaba hacia la costa con bastante velocidad; estos accidentes y el no sernos fácil montar la Punta de Chavica, continuando en V.ª de tierra, hizo que aquel Comandante tomase luego la vuelta del S., que á su imitación verificamos con toda fuerza de vela. Situados después por nuestras observaciones del medio día en aquellos planos, y marcada la isla al E. corregido, pasamos á investigar su mala posición, tanto más notable cuanto que su error era en la latitud, pues comparada la nuestra de 351 inferida con la mayor escrupulosidad y combinaciones más estrechas por el error que podía haber contraído la observación.[60]

Siguiendo el periplo que será conocido después como la corriente de Humboldt, con vientos cambiantes y chubascos, los viajeros alcanzaron las islas Anegadas y Punta Solano, en donde las borrascas separaron las dos embarcaciones:

> [...] sufrimos inmensas aguas, muchísimos relámpagos y fuertísimos truenos: en esta disposición, amanecidos con solo las gavias por tener el viento cuasi calma; ya próximo al salir el sol empezó á refrescar algún tanto, á cuya hora avistamos la costa, y en consecuencia hicimos toda fuerza de vela según el ángulo del viento.[61]

Las embarcaciones se unieron en la lucha contra la marea contraria que les dificultó el acceso a la ensenada de Panamá. Viana describe la isla de la Galera al sur 67° O y, a distancia como de tres

59 Ibid.
60 Ibid.
61 Ibid.

millas al norte, la isla de Rey, Guarachiné al sur 65° este, y Punta de San Lorenzo al norte 54° este[62]. Allí instalaron un observatorio temporal:

> [...] colocado el cuarto de círculo y puesto el péndulo en movimiento, se empezaron las comparaciones de aquel con los relojes, por medio de señales en tierra con pistoletazos, y á bordo la de estar dispuestos, lo indicábamos con una bandera en los topes mayores de ambas corbetas.[63]

Irónicamente, la razón de la instalación, y también de la corta permanencia del observatorio en este lugar, es la misma que motivó la presencia de sujetos ilegales quienes, sin una tecnología tan avanzada, con pericia y paciencia se instalaron para apostarse a esperar como fieras en acecho el paso de los galeones de la plata provenientes de Perú.

Los diarios militares: observatorios del cabotaje

Las expediciones militares se convierten, como muchas otras memorias de periplos (marítimos terrestres y costeros), en verdaderos observatorios de las dinámicas costeras. Esto ocurre con el diario de Antonio de Arévalo y el de Antonio de la Torre y Miranda. En el caso de este segundo, hay muchas referencias a las visitas que hacían los ingleses desde Jamaica hacia las costas del Darién y la fluidez de su trato con los indígenas, quienes, a su vez, viajaban a Jamaica, como atestigua el relato de 1761 citado por Pilar Moreno de Ángel:

> El capitán de los indios mosquitos en la zona del Darién, Ramón Mascarana, fue llamado desde Jamaica por aquel Gobernador inglés que le ofreció regalarlo y con efecto cuando fue, le dio casaca, chupa, sombrero, camisa, medias, zapatos, escopetas, piedras, pólvora, municiones y otras cosas junto con una patente y un bastón, y le dijo que tuviesen correspondencia con los ingleses, que si viniese

62 Ibid.
63 Ibid.

aquí alguna embarcación suya maltratada por temporal o combate le diesen lo que necesitara y la ayudasen a componer.[64]

El diario de De la Torre y Miranda entra detalles que ilustran la comunicación frecuente de los indígenas con los ingleses en la zona y del comercio activo entre ellos, en el que se destacan artículos como escopetas, pólvora, municiones, herramientas y ropas, a falta de un comercio de estos géneros con los españoles[65]. El autor hace las exploraciones correspondientes para un camino por tierra entre el río Sinú y la provincia de Citará para conectarse a la provincia de Antioquia, y, en compañía del capitán Juan Ximénez Donoso, realiza un recorrido en una fragata y tres balandras al río Atrato, con el fin de refrenar la presencia de extranjeros en el Darién, propiciada por la inminencia de la guerra contra Inglaterra; esta expedición tuvo los conocidos resultados de aumentar y facilitar la explotación del oro para la Corona.

Pilar Moreno de Ángel relata el encargo del virrey Manuel Antonio Flórez a De la Torre y Miranda de emprender una expedición hacia el Orinoco para refrenar las penetraciones de extranjeros en los llanos orientales. Para ello, lo primero que hace el poblador es consultar la *Historia natural y geográfica del Orinoco* de Joseph Gumilla, antes de iniciar su viaje en 1782. Siguiendo una ruta contraria a la de los buscadores del Dorado —quienes llegaron desde el Atlántico por la boca de los Dragos, embarcándose a la búsqueda del río Negro y el río Meta, por el Orinoco—, De la Torre y Miranda va desde el Meta hacia el Orinoco, el cual describió hasta

64 Pilar Moreno de Ángel. *Viajero y poblador.*

65 Los indios y los negros no fueron siempre descritos como amigos de los ingleses. En la *Dragontea*, crónica de finales del siglo XVI, se relata el último viaje y la muerte de Francis Drake. Allí Lope de Vega hace una digresión en la cual cita cómo los negros de Santiago del Príncipe se enfrentan a Drake: los negros, anota, eran libres para ponerse al servicio de quien quisieran y ofrecer libremente su conocimiento geográfico. Antonio Jiménez Sánchez muestra cómo los indios establecieron acuerdos con la audiencia de Panamá. Cfr. Antonio Jiménez Sánchez, «Confines del Imperio Hispánico: los cimarrones de Santiago del Príncipe y la Dragontea (1598)», *Hispanic Review* 75, n.º 2 (2007).

llegar a la famosa ciudad de Angostura. Pero en el abanico de sus recorridos hay uno referido por Manuel Lucena Giraldo, correspondiente a agosto de 1774, cuando el poblador se embarca hacia la isla de Barú para estudiar la forma de asentar una población que congregue a los isleños, cuya dispersión, en términos de las órdenes reales expedidas para su viaje, ampliaba el riesgo de una invasión a Cartagena. Para Lucena Giraldo, De la Torre y Miranda hizo gala de empirismo al asentar estas poblaciones como las del canal del Dique y las montañas de María. En su primer viaje a la isla, el ingeniero hizo una inspección del terreno y señaló las recomendaciones acerca del mejor lugar para fundar un pueblo; luego retornó con todo lo necesario en hombres y materiales para levantar los pueblos, pero, después de convocar y explicar a los pobladores el decreto del gobernador para que trasladaran sus casas al lugar señalado en Santana, se ausentó, con el triste resultado de que, a su regreso en febrero de 1775, la gente no había cumplido la orden. Volvió a impartir las órdenes pero la gente se «arrocheló» tan pronto dio la espalda, lo cual le hizo buscar formas de presión, como mandar derribar las casas que los pobladores tenían dispersas[66].

El ingeniero Arévalo y su *Diario de operaciones*

Al margen de los informes de los virreyes sobre el control del territorio neogranadino, los levantamientos de los indios en sus costas siguieron ocurriendo en el siglo XVIII. Uno de los más conocidos es el caso del levantamiento guajiro de Lorenzo Estrada y José Antonio, llamado 'el herrero'. Como una medida de control, Antonio de Arévalo fue designado para pacificar no solo la Guajira, sino el golfo de Urabá en 1761, en cuyas acciones realizó la siguiente ruta: Cartagena de Indias, isla Palma (que pertenece a las islas de San Bernardo), la bahía de Calidonia, el istmo y golfo del Darién, luego los caminos a través del istmo y el reconocimiento de la bahía

66 Manuel Lucena Giraldo, «Las nuevas poblaciones de Cartagena de Indias 1774-1794», *Revista de Indias*, n.º 53 (1993).

de la Candelaria. Para el caso de su larga expedición por la Guajira, como nos advierte Adelaida Sourdis, el periodo de 1770 a 1776 no es el más conocido de Antonio de Arévalo; en esos seis años estuvo a cargo de la campaña de pacificación. De la suma de los diferentes documentos tomaremos, buscando la conexión con las características de los periplos marítimos, su *Diario de operaciones* de 1771, correspondiente a la mencionada campaña relatada por Arévalo y su lugarteniente José Benito Enciso. La campaña inicia en uno de los primeros asentamientos hispánicos, Nueva Cádiz de Cubagua, más conocida como isla de Cubagua, a la cual se trasladaron habitantes españoles, interesados en el negocio de las perlas, entre la primera y segunda década del siglo XVI; allí se funda Santa María de los Remedios que estaba bajo la jurisdicción de Santa Marta. En 1768 existían en La Guajira siete pueblos de indios fundados por capuchinos: Boronata, El Rincón, Laguna de Fuentes, El Cercadillo y Orino, La Cruz del Salvador y Camarón. En general, los indios estaban «apaciguados» a excepción de los cozinas, quienes mantuvieron su forma de vida y, además, atacaron las haciendas y hatos de españoles. Por tal motivo, el gobernador de Riohacha, Jerónimo de Mendoza, armó una expedición al mando de don Juan de Armas, quien, en lugar de cumplir su deber, se dedicó a robar y a matar a los indios junto con otros españoles que lo imitaron en las poblaciones de La Soledad, Cavis, Marbella, Mancornado, Moreno y El Arenal. De esta suerte, relata Adelaida Sourdis, se generó la injusticia que motivó el levantamiento de más de siete mil indios, «entrenados por los contrabandistas ingleses y holandeses» con quienes comerciaban[67]. En ese momento aparece el ingeniero Antonio de Arévalo como encargado del proceso de negociación y pacificación, para lo cual se esforzó en la búsqueda de la amistad con los indios y «un poco de presión», con la que logró la fundación de poblaciones y el fin de tres años de rebeliones y retaliaciones.

67 Adelaida Sourdis Nájera y Antonio de Arévalo. *La pacificación de la Provincia del Río del Hacha 1770-1776* (Bogotá: El Áncora editores, 2004).

El éxito de esta labor, para la cual fue nombrado por el virrey Manuel de Guirior, lo llevó a ser encargado de una expedición similar para la provincia del Darién. Los documentos tomados acá son de la primera etapa. El diario inicia con una presentación geográfica de la provincia como escenario de fondo del comercio nacional español. Allí se ubican los puntos de: ciudad de Riohacha, a la orilla del mar de su rada, Santa Marta y saco de Maracaibo; cabo de Chichivacoa, siguiendo la costa hasta el río Sucuy, en la laguna de Maracaibo, y de allí tierra adentro al oeste, extensión en la que se levantan las ciudades de Moreno y Camarón; los puertos de indios de Boronata, el Rincón, Orino, La Cruz y Camarones; las rancherías Parauje, Sinamaica, Calabazo, Cojoro, Sabana del Valle, Chimare, Macuira, Portete, Bahía Honda, Carrizal, Boromboro e intermedios. Describe algunos puertos de los cuales advierte que hay varios lugares de rada abierta «a todos vientos generales» muy frecuentados, en sus palabras, por extranjeros y muy poco de españoles; describe los puertos menores, Portete, Bahía Honda, Chimare, Macuira y Tucacas, o puerto de los cozinas. Aunque estos son puertos menores, sus condiciones son mejores que las del puerto principal para embarcaciones más pequeñas, como las balandras, situación que anuncia el rico comercio de cabotaje de la zona. Por esto, el *Diario de operaciones* empieza a constituir un observatorio de la dinámica de cabotaje.

El hecho de elaborar un diario que permita ser usado como un observatorio de periplos costeros es un ejercicio en el cual Arévalo manifiesta una importante experiencia, no solo para la Guajira, sino para otros puntos de la costa neogranadina. Para probar que existe ese observatorio podemos citar el inventario inicial que nuestro ingeniero hace del comercio, desde el pueblo de La Cruz hasta Bahía Honda, donde los indios tratan ilegalmente con los extranjeros los géneros de ropas, armas, ganado: «[...] haciendo ya naturaleza esta envejecida costumbre que han ejercitado sin freno y sin reconocimiento al soberano como sus vasallos, ni a la superioridad del virrey»[68]. Luego en el diario se hace mención de

68 Adelaida Sourdis Nájera y Antonio de Arévalo, *La pacificación de la*

la urgencia de la Corona española por controlar los avances de la llamada colonia de Nueva Calidonia, lugar en el cual Arévalo hizo un primer acercamiento amistoso con los indios, intentando ganar su confianza. El diario se detiene allí en la curiosa anécdota según la cual el ingeniero propuso a un jefe indígena darle un sueldo como funcionario del rey de España, lo cual fue rechazado; posteriormente visitó la famosa isla de los Pinos, descrita en un estado de abandono; siguió a la punta San Fulgencio, con siete piraguas de indios y un mestizo, con quienes discutió acerca de la autoridad de España sobre estos territorios, dado que ellos manifestaron obediencia a la autoridad inglesa. Luego, se internó por los famosos caminos del istmo, aquellos que recorrieron, unos a pie otros a lomo de mula, los piratas Francis Drake, Dampier y Wafer, así como los cargadores oficiales que traían la plata de Perú. Allí Arévalo hizo algunas observaciones sobre la posibilidad de comunicación interoceánica, proyecto que tituló *Camino del Darién*. En el golfo del Darién describió con especial detalle el cabo Pitón, centro de asentamiento de aquellos franceses acerca de los cuales se insistía en los interrogatorios que citamos del expediente de violaciones a la prohibición de navegación por el Atrato[69]. Luego, se detuvo en las bocas del Atrato y cerró con el «retorno a Cartagena de Indias». Durante todo su recorrido el autor se conduce

Provincia del Río del Hacha 1770-1776.

69 A inicios de 1660 el aumento de liderazgo de Francia en Europa se hizo sentir en su papel en las exploraciones en el Nuevo mundo. También en la Guerra de los 30 años con la que minó el poder de los Austria e inició su influencia cultural e intelectual ilustrada; pero un aspecto interesante de esa expansión es el Caribe en donde, compitiendo con los ingleses avanzaron hacia la conquista de Tortuga a través del respaldo en distintos lugares estratégicos de Centroamérica el norte de Colombia y Venezuela con lo cual se entiende que también del golfo del Darién, a grupos de exploradores que se aventuraban en algún intento colonizador. En esa misma dirección les fueron otorgadas patentes a algunos filibusteros. En lugares como el Darién, la presencia de grupos de colonos aventureros por caminos clandestinos, les permitían sobrevivir por años.

> [...] con gran sentido político y exponía las grandes ventajas que supondría para la gobernación de Panamá la fundación de las dos ciudades, la de río Caimán para la protección del litoral este del golfo y la de Calidonia para la Mosquitia.[70]

Haciendo gala de su erudición en los temas de la geografía, en los *Diarios de operaciones* correspondientes a la expedición en la Guajira, Arévalo inicia con un relato de las pacificaciones anteriores, como la de Bernardo Ruiz en 1761, quien usó como estrategia la fundación de la villa de San Carlos la cual no prosperó contra las expectativas.

> [...] con entera libertad, hechos dueños absolutos de ella sin permitir paso por allí a otras partes y manteniendo comercio abierto con extranjeros: sin que ninguno de los muchos que han solicitado, unos la conquista y otros su reducción, haya logrado adelantar más que la fundación de los pueblos sublevados.

Ante ello, un segundo intento de establecer la seguridad para el comercio, a través de embarcaciones guardacostas en Riohacha y Bahía Honda, fracasa, como las expediciones de Juan Josef de Armas en 1768 y la de Antonio Pimienta[71]. Este es el inicio del cuerpo de los más de sesenta diarios que comprenden las anotaciones del «día a día» de la campaña, a cuyas páginas nos referiremos brevemente según las fechas del diario que iluminen el registro de periplos.

Casi en el mismo sentido que Lorraine Daston en la compilación *Biographies of Scientific Objects*[72] (en donde variados historiadores de la ciencia se ocupan de desarrollar la idea de que de los instrumentos científicos, entre los cuales se cuentan los náuticos,

70 José Manuel Zapatero, «Expediciones españolas al Darién, la del ingeniero militar D. Antonio de Arévalo en 1761», *Revista de Historia Militar IX*, n.º 19 (1968).

71 Adelaida Sourdis Nájera y Antonio de Arévalo, *La pacificación de la Provincia del Río del Hacha 1770-1776*.

72 Lorraine Daston (ed.), *Biographies of Scientific Objects* (Chicago: University of Chicago Press, 2000).

pueden ser estudiados desde la biografía de los mismos), en este diario, como en mucha de la documentación relacionada, es fácil apreciar la «biografía» de algunas embarcaciones que se nos empiezan a hacer familiares, como La Candelaria, El Nepomuceno o La Pastora. Hay llamativas anotaciones sobre las embarcaciones que entran y salen de los puertos, en especial del de Riohacha; estas entradas y salidas se alternan con otra serie de eventos que irrumpen en este paisaje del puerto, y que dan cuenta de las necesidades de abastecimiento del comercio de cabotaje e, incluso, del interoceánico que une esta costa con el mar internacional y con otros puntos neogranadinos como Santa Marta y, en especial, el centro administrativo de Cartagena de Indias. Justamente a ese destino se dirige la primera balandra del rey, que aparece en el primer diario. Su nombre es La Pastora y lleva a bordo cinco barriles de harina, algunos soldados, un sargento, un cadete, dos cabos y trece hombres del fijo de Cartagena, algunos de ellos desertores de la expedición por enfermedades. De las correspondientes a abastecimiento, se pueden destacar los siguientes movimientos: en desarrollo de la expedición de pacificación también hay muchos movimientos, como el 28 enero 1773, en que parten a Camarones, para construir la casa del cura de una de las poblaciones nuevas, el capitán, el alcalde y 18 indios con una barca y dos fanegadas de maíz, algunas menudencias y dos mantas. Esa noche hace vela para Santa Marta la balandra La Pastora[73].

El 13 de febrero de 1773 salió para Cartagena la canoa de Pedro Grijo, con 31 barriles de harina para entregar a la disposición del virrey y al día siguiente la balandra real El Nepomuceno es destinada a recorrer la costa del este y puertos de Bahía Honda, Portete y Macuira, para vigilar si hay embarcaciones tratantes. El 12 de marzo de 1773 se describe la transacción de víveres desde la balandra nombrada La Candelaria, que viene de Jamaica con 232 barriles de harina, dos de bacalao, 20 de mantequilla, cuatro cestas de queso, dos barricas de limetas de cerveza, una de loza, un barril de guardabrisas, una barrica de aguardiente romo y cinco barrilitos de biz-

73 Ibid.

cocho. A los dos días, la misma balandra sale apara Cartagena con cinco barriles de harina, algunos soldados, un sargento, un cadete, dos cabos, trece hombres y otros desertores por enfermedades de difícil curación, así como 12 presos por los daños que hicieron a los indios antes del levantamiento que mencionamos. Es curioso que, a los cinco días, el autor anota que una embarcación llamada Santiago, particular, inicia el mismo recorrido, también con harina, desde Jamaica a Cartagena; aquí el *Diario* registra que su capitán:

> [...] no trae cosa particular que añadir a las noticias de Jamaica que se tuvieron con la antecedente que de allá vino, a excepción de que dice que el invierno antecedente fue escaso de aguas en Philadelphia y aquella costa, por cuya razón está escasa la harina.

Así pues, se aprecia que en el comercio de cabotaje no solo se transportan víveres, sino que se puede adquirir valiosa información. Para el 11 de febrero La Pastora llega de Santa Marta y la llamada La Candelaria de la compañía de Vila y Morales que debe venir con ella en el término de 25 días: lleva a bordo 60 mulas. El 29 de marzo llega La Pacífica, que viene de Santa Marta con dinero pedido a Mompox y 2.000 ladrillos que se pidieron para hacer un horno en Bahía Honda para cocer pan. El primero de marzo salió de Riohacha a Santa Marta, el Nepomuceno a traer «el caudal que se ha pedido a Mompox para mantener las milicias y otros gastos de aquí»[74].

Cabe anotar que, en el intermedio de las fechas del día a día de los *Diarios de operaciones* militares en que se aprecia la dinámica costera, se desarrollan una serie de eventos que resaltan el estado político en que se desenvuelven estas actividades. Es el caso de la carta remisoria del *Diario de Operaciones* número 56, en donde se informa acerca de la muerte de algunos indígenas en desarrollo de una treta a causa de las negociaciones de paz con los españoles. Allí se narra que el 22 de noviembre de 1776 entraron en Riohacha 25 hombres de diferentes poblaciones con el fin de reforzar la defensa de la plaza del Hacha y «convoyar» las conducciones de víveres a la villa de Pedraza; al amanecer entró un indio a la plaza, procedente

74 Ibid.

FIGURA 24. Mapa que muestra la costa de Panamá y que se extiende hasta Curazao y Bonaire; resalta sobre el mar la ruta de los galeones oficiales desde España. Se aprecian todas las cordilleras y aun las más cortas cadenas de montañas del territorio neogranadino. «The coast of Terra Firma from Cartagena to Golfo Triste», por Thomas Jefferys, geógrafo del Rey, y publicado en Londres en mayo de 1794. Fuente: Sala de documentos raros y manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá, Colombia (BRBLAA 979190).

del pueblo del Rincón, para dar al gobernador un recado de su capitán, pidiendo la liberación de unos indios sospechosos de sedición.

Continuando con la particular estructura narrativa de este diario, a continuación aparecen los relatos de salidas y entradas de embarcaciones, correspondientes a los días siguientes del diario 56. El primero que ha fondeado es la goleta San Joseph, con refuerzos de gente y municiones de rocas y guerra a San Bartolomé de Bahía Honda, con el aviso de una posible emboscada que preparaban unos indios para el día siguiente; asimismo, traía otras informaciones graves, como la ejecución y exhibición de la cabeza de Juan Jacinto para escarmiento. Un último acontecimiento que, para beneficio de nuestro argumento acerca de la particularidad marinera de estos diarios, es el relato de las consecuencias del motín,

resumidas en la determinación del teniente con respecto a los reos sospechosos: al parecer, pensaba castigarlos, sometiéndolos a un periplo costero rumbo a otro puerto principal de la Nueva Granada. En el caso, se asegura, de que en el puerto de Riohacha hubiera alguna balandra de guardacostas, «[...] los embarcaría para remitirlos a plaza Cartagena de donde podrán destinarse a paraje más distante que no volvieran a estar y no movieran los ánimos de los que quedaran vivos [...]»[75].

Para el año de 1775, en desarrollo de la segunda etapa de la campaña de pacificación, que corresponde a la fundación de las nuevas poblaciones, continúa la observación de los movimientos con ocasión de estos trabajos. Un breve ejemplo lo constituyen los viajes, como los registrados en septiembre, para Bahía Honda destinados a conducir víveres para la guarnición y a trasladar gente para la fundación de Apiesi, a la que se llevan ornamentos para la iglesia y otros materiales. No fundada aún la población, las naves oficiales identificaron en esta costa el fondeo de tres barcos de comercio ilícito, con armas y municiones para los indios a cambio de mulas y caballos[76].

De la lectura de los diarios de Arévalo como observatorio, cabe decir que los movimientos legales descritos permiten ver la manera en que el cabotaje oficial pugna por marcar los espacios ganados. Allí también encontramos presencia de ilegales que aparecen en los diarios en una serie de movimientos sospechosos y un sentido de intriga que pueden llegar a entretejer entre sí algunas historias. Y esto es común en una costa en la que, durante el período colonial, las embarcaciones particulares tuvieron con frecuencia permiso para arribar temporalmente. El 15 de enero de 1773, una balandra de Hermenegildo Robles salió con licencia para buscar víveres; provenía de los cayos franceses con 41 barriles de harina, seis quesos, 20 cajas de aceite, casi 1.000 cajas de licores, entre otros. Esta balandra fue vigilancia por 13 hombres; a los dos

75 Ibíd.
76 Ibíd.

tanto teóricas y académicas de la España del siglo XVIII en relación con el espacio costero, la dimensión marítima en la mirada imperial y por ende las consideraciones políticas necesarias para garantizar el control de los territorios de los dominios de ultramar. El mar «visto desde el gabinete» (con las naturales contradicciones de lo teórico y lo práctico), alcanza en la obra de Dionisio Alcedo y Herrera el esfuerzo por aplicar la formación académica a la que tenía acceso un funcionario público, por su cercanía con la corte del rey, a la descripción de los espacios. Pero Alcedo y Herrera era ante todo un funcionario, y en cumplimiento de este rol tuvo la oportunidad de hacer sus obras, en especial por que tenía que mantener a la Corona al tanto de los problemas de ultramar y de las necesidades técnicas de la marinería en las colonias. Muchas de las obras de este género han heredado aquello que Ops Capdequí oportunamente señalaba como la «obligación de informar», lo cual está combinado con la pericia militar.

La letra A en el diccionario de la *Biblioteca americana destaca* a un gobernador por sus acciones militares: se trata de Diego de Arroyo y Daza, autor de la *Relación del desembarco que hicieron en la Punta de Araya los holandeses*, quien injustamente no se llevó tantas glorias como el virrey Ezpeleta por su famosa defensa de Cartagena de Indias, pero de quien con justicia se nos dice que fue:

> Oficial de acreditado valor juicio y experiencia, en la Escuela de Flandes, pasó a América en premio de sus servicios con el destino de Gobernador de Cumaná, y se hallaba ejerciendo este empleo cuando intentaron los holandeses tomar el Castillo de Araya que guardaba y defendía las célebres salinas de este nombre, el año de 1723, en cuya defensa dio una prueba de su valor este Gobernador, dejando escarmentados a los enemigos que se vieron precisados a abandonar la empresa con mucha pérdida.[70]

Aparecen luego algunos nombres de científicos extranjeros como Charles La Condamine y Luis Bouganville, autor del célebre *Viaje alrededor del mundo de 1766 a 1769*. Se le da enorme impor-

70 Antonio de Alcedo, *Biblioteca americana*.

tancia a la pluma geográfica de origen eclesiástico y a la formación e interés con que los frailes asumieron la tarea de describir las tierras en donde evangelizaban; razón por la cual aparecen abundantes nombres de clérigos entre ellos, por la letra C, el padre Joseph Casani, autor de la *Historia de la Compañía de Jesús*, el fraile Bartolomé de las Casas, del cual se destaca la *Brevísima relación de la destrucción de las Indias*. También es importante destacar la presencia del autor de la *Historia Corográfica de la Nueva Andalucía*, así como las de los frailes Antonio Julián, José Gumilla y en detalle a fray Antonio Caulín[71]. También aparecen títulos sueltos, en el caso de los frailes, de muchos sermones que no tienen relación con las descripciones geográficas en sí; con eso se aprecia que, valores diferentes al conocimiento geográfico y a la preparación académica o a las acciones militares, motivaban que el autor de la *Biblioteca americana* incluyera nombres de autores y obras como los *Naufragios del Alvar Núñez Cabeza de Vaca* o a sor Juana Inés de la Cruz, con su *Neptuno alegórico océano de colores, simulacro político que exigió la muy esclarecida, sacra y augusta metropolitana Iglesia de México*.

Con lujo de detalles es presentado al inaugurar la O, el pirata Exquemelín famoso como señalamos en el primer capítulo por su famosa obra en la que refiere los códigos de los Hermanos de la Costa[72]. Acerca del autor ilegal anota de Alcedo:

> habiendo sido vendido como esclavo en 1666 se hizo a la mar en calidad de aventurero hacia los mares de América; su obra, *Historia de los Piratas o aventureros y bucaneros que se han distinguido en estos últimos 20 años en los mares de las Indias con las costumbres de los habitantes de Santo Domingo y la Tortuga y Fundación de un Tribunal de cuentas*.

71 Alcedo elogia y describe aquí la clásica obra: *Historia Corográfica natural y evangélica de la Nueva Andalucía Provincias de Cumaná, Guayana y Vertientes del Orinoco, dedicada al Rey Carlos III por el Reverendo P. Fray Antonio Caulín dos veces provincial de los Observantes de Granada. Dada a luz de orden y a expensas de su Majestad en el año de 1779*.

72 Alexander Exquemelín, *Piratas de América* (Barcelona: Barral Editores, 1971).

El honor académico otorgado en el *Diccionario* a Exquemelin lo dejó ubicado junto a Juan Flórez de Ocariz con su obra *Aparición y milagros de la Santísima Virgen de Chiquinquirá*. Se podría pensar que sea simplemente el valor militar el garante de entrar en la biblioteca, pero no se descarta que ese valor comprenda un tácito reconocimiento de lo que en las acciones, aún contrarias a la corona española, tenía el conocimiento geográfico de los mares y las costas americanas para ser dignos de ser nombrados como autores de algunas valiosas descripciones de las Indias. Esto explica también la libertad con la cual otros sujetos sin galardones y, actuando en el bando contrario al gobernador Diego de Arroyo y Daza, entren, «como Pedro por su casa», en el compendio de la *Biblioteca americana*. En la letra P inicia la galería de personalidades: Luis Pointis, de quien se dice que es francés, que al servicio de la Armada de Francia pasó a la isla de Santo Domingo como capitán de navío y actuando, palabras más palabras menos, como un bandido, y respaldado por su gobierno, ayudó al temible Mr. Duchase al asalto pirático que devastó a Cartagena de Indias en 1697. La obra de su autoría que se menciona en la *Biblioteca* es la *Relación de la expedición hecha contra Cartagena de Indias*, escrita en francés y publicada en Ámsterdam en el mismo año de 1697.

De la misma manera, se exponen las procedencias de Ravenneu de Lussan y del célebre Walter Raleigh. En el *Diccionario* estos nombres se mezclan con los de aquellos que hicieron progresos en las investigaciones científicas y que aparecen explícitos no tanto por sus aportes a la técnica naval sino por sus reflexiones. Es la razón por la cual la calidad de pirata o aventurero ni siquiera es considerada por el autor cuando se llega a la letra D con autoridades encabezadas por William Dampier, presentado no solo como el autor del conocido *Nuevo viaje alrededor del mundo*, sino como:

> Célebre marinero y viajero inglés, nació en el condado de Sopimerlet, y empezó a navegar en el año de 1679; hizo diferentes viajes en que descubrió varias tierras australes, causando muchos daños a los españoles de la América. Volvió a Inglaterra después de diez años empleados en viajes, y escribió la relación de ellos, la cual

ha tenido aceptación por los conocimientos y observaciones útiles que contiene para la navegación y la geografía.

Para finalizar, menciona en la letra G a Hugo Grocio, pero no precisamente por los tratados a los que nos hemos referido, en que se contrastan y desarrollan las apasionantes nociones de *mare nostrum* y el *mare liberum* sino por un ensayo titulado *Del origen de las gentes americanas*, en donde favorecía a las mismas en detrimento de la imagen de la Corona española. Esta obra fue impresa en 1642.

Conclusión preliminar

Al conectar el estado de la marina y de la «geografía de escritorio» con el imaginario costero neogranadino surgen dos interesantes asuntos: primero, que cierta historia de la Armada Naval colombiana desconoce la participación de los particulares y de la solución que los mismos brindaron a los desafíos de la seguridad costera, en especial durante la crisis imperial española que dio campo a la Independencia de las colonias americanas; segundo, que este aporte tuvo que ver más con el conocimiento práctico que con la formación académica, la cual buscaba por su camino el ideal de la precisión y de la efectividad de la técnica naval de la que se carecía. Un cuadro que sirve de ilustración de esta situación es la biografía del marino José Prudencio Padilla, ascendido a almirante por sus valerosas acciones en la derrota de Pablo Morillo y su campaña en la Reconquista española de la Nueva Granada. Si se hiciera una galería de las características del *Diccionario Americano de Alcedo* quedarían las acciones de Padilla a medio camino entre los académicos y los ilegales, pero siempre como fundamento de la Marina colombiana. Su biografía exalta el peso del conocimiento práctico; su origen humilde y espíritu aventurero, para iniciar, fueron sus motivos y el arma con que luchó en Trafalgar al lado del ejército español, lo que motivó su presidio en Londres. Una vez liberado y sin haber ido a la Academia lideró la resistencia de la plaza de Cartagena de Indias de 1811 a 1814. Más que su formación, fueron sus primeras acciones en Tolú, interponiéndose a

la campaña española, lo que le valieron el primer grado de alférez concedido por Bolívar, quien lo llamó a sus filas. De igual modo ocurrió con la defensa del canal de Bocachica y la expedición a Venezuela de 1816 a 1819 con lo que fue ascendido a capitán de navío, grado con el cual participó en la toma de Angostura.

Tal como lo anunciaran las solicitudes a España del criollo Ignacio de Pombo, el atraso técnico y de formación de una armada era urgente en las plazas como Cartagena de Indias a fines del periodo colonial. No en vano, De Pombo, quien pagaba la manutención de un hermano suyo que adelantaba estudios en la Academia de Cádiz, se había tomado la molestia de enviar al rey una propuesta de pénsum para la formación de la gente de mar dentro de su proyecto de Academia de Marina. Otras fuentes menos conocidas nos aproximan a la vigencia del tema dentro de los debates políticos a inicios de la naciente República independiente de la Nueva Granada: en el centro de su territorio, en Santafé, un ciudadano cuyo nombre no se identifica en el proyecto más que como C.D R. ponía el dedo en la llaga en el asunto del atraso técnico de la marina. Se trata de un confesado funcionario de la Plaza de Oficial Mayor de la Secretaría de Marina, quien manifiesta en su texto una insuficiencia en asuntos técnicos de marinería. En sus palabras:

> Por no haberme formado sino para el servicio militar de este ramo en cuya carrera cuento veintitrés años. Esta circunstancia sin embargo, me ha sido en parte favorable, pues ella y mis limitados conocimientos del servicio de marina, me hacen conocer la necesidad imperiosa en que se halla Colombia de organizar este cuerpo bajo el pie que lo han hecho otras naciones.[73]

En el documento firmado por el mencionado ciudadano y titulado *Discurso con que presento a la Comisión de Guerra y Marina un proyecto de ley orgánica de marina*, las consideraciones personales se suman a la enumeración de algunas tragedias náuticas a

73 Anónimo, *Discurso con que presento a la comisión de guerra y marina el proyecto de ley orgánica de marina* (Bogotá: Imprenta de la República por Nicomedes Lora, 1824).

inicios del siglo XIX y a trabas y dificultades que, en la toma de Puerto Cabello y la defensa de Cartagena, se dieron por las carencias en la infraestructura de la Marina. El autor del discurso suma a lo anterior la consideración de que el comercio no puede surgir si no se invierte en una verdadera marina, pues las empresas mercantiles no confían en la seguridad y protección del gobierno. Con todo lo anterior, propone al Congreso que, en lugar de las cinco corbetas y cuatro de los seis bergantines con que se cuenta para la vigilancia del Caribe y una sola para el Pacífico, se construyan astilleros en los puertos. En relación con los particulares, y considerando la costumbre que denuncia por parte del gobierno de contratar frecuentemente corsarios particulares para sus buques de guerra cuando se presenta una «operación», el autor recomienda no olvidar que los corsarios tienen por encima del interés nacional sus propios intereses. Tal como el texto aclara, se llama corsarios «a los veleros que arman sus dueños para destruir el comercio marítimo enemigo con autorización del gobierno». El autor del proyecto cuestiona el origen del armamento de los corsarios y, en el tema de las armas como en de los buques, el hecho de los cruceros produzcan altas ganancias a los particulares y no al gobierno. Este último, en cambio, por la carencia de organización, termina cubriendo altos costos y aportando las armas que después debe reparar:

> [...] males todos de que se pueden presentar repetidos ejemplos y de que en mi concepto no puede el gobierno libertarse de otro modo que disponiendo no se empleen los corsarios en su servicio, ya que las comisiones públicas pueden verificarse con exactitud por los buques de guerra.[74]

El autor hace una serie de consideraciones históricas interesantes, por ejemplo, que Colombia estuvo privada, durante trescientos años de dependencia de España, de un comercio libre y que esta privación es la causa de que Colombia no tenga los marineros necesarios para equipar una marina militar capaz de defender sus costas y proteger su comercio marítimo con gente nacida en el país.

74 Ibid.

El proyecto se registró con el número 6 ante el Congreso de la República en el año 1824. Proponía que los marineros no pudieran ascender de grado si no demostraban haberse preparado en los conocimientos acreditados en operaciones de mar. El autor manifiesta haber consultado en los archivos las ordenanzas que dirigen la marina española en dos grandes tomos, uno sobre armas, publicado en 1787, y otro de 1798 titulado *Ordenanzas generales de la Armada naval*, que comprende la economía de marina. Refiere otro de 1802 llamado *ordenanza naval*; todas estas ordenanzas eran observadas en España. En los que respecta al tema de servicio y disciplina a bordo, en el tomo correspondiente se establece el servicio de los guardiamarinas y batallones de infantería que guarnecen los buques y arsenales; también contiene los castigos para los oficiales por faltas en el servicio de marina. Por muchas razones que el autor reconsidera, manifiesta no estar de acuerdo con un proyecto que existió antes de este para anular dichas ordenanzas, sin que se hubieran redactado primero unas específicas para Colombia. Esto para no quedarse sin leyes y con el peligro de que los corsarios se guíen por las leyes de sus naciones. Al final se propone que se armen los buques destinados a los puestos más distantes de las capitales de los departamentos de Atrato, Magdalena y Orinoco. Por último, propone crear una división de cuatro cañoneros en el departamento de Portobelo, donde pueden fondear con seguridad; en Santa Marta otros cuatro y dos que permanezcan en el puerto para relevos, otra en Sabanilla y otra sobre el río Atrato. Los cañoneros que sugiere para Cartagena de Indias se emplearían para proteger la navegación de cabotaje desde la Bahía de Cispatá y para reforzar los cruceros en casos de emergencia. En el departamento de Maracaibo propone establecer un apostadero y otro sobre la costa de Ocumare. Finalmente, otro en la isla Margarita y unos cruceros para las bocas del Orinoco y el fondeadero de Barcelona. Para el Pacífico, un apostadero estaría destinado al puerto de Buenaventura y la bahía de Panamá, y otro para el puerto de Iscuandé con sus cruceros. Por último, el autor propone aprovechar los buques de todo el proyecto para el servicio de correos marítimos, desde las bocas del Orinoco, para que recibieran por el río

la correspondencia de la provincia de Guayana y conducirla a Margarita, y, en cuanto a la correspondencia para las demás provincias, se trasbordará desde allí a un buque con destino a Cumaná. Desde allí a Barcelona, a la Guaira, luego a Puerto Cabello, Maracaibo, Riohacha y de allí a Santa Marta y Cartagena de Indias, y finalmente, de Cartagena de Indias a Portobelo. Con ello, nos adelantamos a uno de los periplos más apasionantes que se pueden tejer en un imaginario costero para finales del periodo colonial neogranadino, a saber, los periplos que se cruzan desde el río Orinoco, como tendremos oportunidad de estudiar en el último capítulo.

CAPÍTULO V

Características de los imaginarios marinos y costeros

De las crónicas a los libros de viajeros

La literatura surgida durante el periodo colonial, cuyo paisaje de fondo es el mar y la costa, no ha sido estudiada a profundidad Colombia. Esto también sucede con la literatura de viajes compuesta en dicha época; en términos generales, los viajes no han sido considerados como acontecimientos fundacionales en nuestra narrativa. En la revista *Cuaderno de bitácora de la historia marítima colombiana*, Enrique Román Bazurto hace una recopilación de la narrativa escrita desde el siglo XVI cuyo tema es el mar Caribe de la Nueva Granada[1]. Sin una clasificación muy elaborada, arranca con las primeras memorias del *Diario de navegación de Cristóbal Colón* la cual iniciaría una tradición literaria marítima influenciada tanto por los relatos de caballeros andantes (como Amadís de Gaula, Tristán, Lanzarote y otros) como por las leyendas de la Edad Media[2]. Como podemos recordar en los textos de literatura

1 Enrique Román Bazurto, «Una navegación por los mares de la literatura marinera del país y quiénes han sido sus narradores», *Cuaderno de bitácora de la historia marítima colombiana* (2007).

2 Al respecto ver la obra *Los libros del Conquistador* de Leonard Irving para quien la influencia de lo medieval en la narrativa de la conquista y del

escolar, una de las obras que se citan frecuentemente al inicio de esta tradición es *Naufragios* de Alvar Núñez Cabeza de Vaca (1507-1527). El relato de las penurias del viaje de este español, que se une al de las de las expediciones de Pánfilo Fray Antonio de Guevara y Gonzalo Fernández de Oviedo, destaca el sentido de la aventura que le permitió llegar a las costas de lo que hoy es América.

A la ausencia de estudios sobre estas obras se suma el hecho de que la literatura de viajes ofrece dificultades debido a la complejidad que entrañan los diversos géneros que la componen y a su naturaleza imaginativa, por esta razón su uso como fuente documental para la historia ha sido ambiguo y limitado. Sin embargo, no se puede negar que estas narraciones representan el espacio costero como reproducción de un viaje real. Por lo menos así lo plantea Ximena Rodríguez, para quien el efecto de veracidad de los relatos de viaje se logra cuando el narrador se identifica con quien ha realizado el viaje y con el autor del relato. El debate sobre la veracidad y el denominado «factor testimonial», que se supone respalda la experiencia de un periplo, no resuelve la dicotomía viaje real-viaje imaginario, sino que plantea que la literatura de viajes es una «realidad textual» que no cambia porque el referente sea un «viaje real»[3].

Dado que para los siglos XV y XVI la navegación era imprecisa y confusa, la fábula se confundía con la conjetura[4]. La idea de que durante el periodo colonial la literatura de viajes se remonte a las leyendas de la Edad Media no es nueva. La herencia de lo medieval en estas crónicas puede apreciarse en variados elementos, uno de ellos es que el imaginario aventurero consiste en el deseo

periodo inicial de la colonia estaría marcada por elementos que van desde el carácter religioso, el sentido del honor, pasando por el sentido de la aventura y el sentido militar de las cruzadas, lo cual se representa en el gusto por obras como Tirant le Blanc, Amadís de Gaula o el Quijote de la Mancha como las lecturas más apetecidas en aquella época. Cfr. Leonard Irving, *Los libros del conquistador* (México: Fondo de Cultura Económica, 1996).

3 Ximena Rodríguez, *Conexiones trasatlánticas: Viajes medievales y crónicas de la conquista de América* (Centro de Estudios Lingüísticos y literarios)

4 Ibid.

de superar los desafíos geográficos, como los ríos, bosques y caminos. Para autores como Fernando Carmona, esto es lo que hace valeroso al caballero[5]. Un ejemplo de ello es el hecho de superar el obstáculo del agua, vista como elemento que pone al hombre en comunicación con el más allá: la referencia clásica tiene que ver con San Brendán, quien hace su viaje a las tres instancias del cosmos (infierno, purgatorio y paraíso) a través del encuentro con islas extrañas en las que se espera que se desarrolle el juicio final, leyenda compañera de aquella acerca de las aguas a Galaad, ciudad santa construida por el rey Salomón. Estos son tópicos frecuentes en los relatos de marinos[6].

Para Ximena Rodríguez, en las *Cartas de Relación* de Hernán Cortés, en los *Naufragios* de Álvar Núñez Cabeza de Vaca y en la *Historia verdadera de la Conquista de la Nueva España* de Bernal Díaz del Castillo existe un común denominador: ser textos escritos por autores expedicionarios que participaron en las primeras exploraciones a tierras americanas. Estos documentos poseen las naturales limitaciones narrativas ofrecidas por los convencionalismos, las ideas de la época y los intereses particulares de los autores de los diarios de viaje, por esta razón el lector actual se enfrenta a una narrativa que la autora denomina viajes hispánico-medievales. Para adentrarnos en su propuesta la autora revisa las distintas tipologías (como itinerarios, guías y relatos de peregrinos) con el fin de encontrar procedimientos de escritura en los relatos de viajes hispánicos y destacar los elementos narrativos y descriptivos conectados con el imaginario medieval. Así pues, las ideas que provienen de la novela de caballerías serían la noción de la custodia de un territorio y la participación en un honor al conquistarlo, elementos que se pueden inscribir en cierta «geografía histórica o mítica».

5 Cfr. Leonard Irving, *Los libros del Conquistador*. Allí se muestra la influencia que ejercieron los libros de caballería sobre los cronistas. Según Irving estos relatos eran tan familiares entre los cronistas que los movieron a viajes y búsquedas de maravillas como las amazonas.

6 Fernando Carmona Fernández, *La mentalidad literaria medieval Siglos XII y XIII* (Universidad de Murcia, 2001).

Ahora bien, como queda abierto el asunto de la veracidad, es importante despojarnos de la prevención de que lanzar una mirada a las crónicas del siglo XVI no es fructífero para hallar información geográfica importante. Alexander von Humboldt afirmó que, lejos de juzgarlas inverosímiles las descripciones halladas en las crónicas de los conquistadores impresionan por su sinceridad, prudencia y escrúpulo de exactitud objetiva. Aún más, Antonello Gerbi anota que: «Humboldt observaba que, si uno examina atentamente las obras originales de los primeros historiadores de la conquista, se queda maravillado de encontrar en un autor español del siglo XVI los gérmenes de tantas verdades de la física»[7]. Durante la primera parte del siglo XVI, los españoles que se acercaron a la costa Caribe colombiana en busca de oro y esclavos para abastecer a las factorías de Santo Domingo gestaron una narrativa en la cual la idea de abundancia fue tomando fuerza y fama. Con ello se empezarán a apreciar los efectos prácticos y reales de la información de las crónicas y sus promesas como libros geográficos. Es el caso de Pedrarias Dávila quien, al mando de 300 hombres, llegó a las costas de la Bahía de Santa Marta en el año de 1514 y, luego de enfrentarse a los indígenas, se internó en su territorio y «[...] descubrió pueblos, sembrados de maíz y una producción de mantas y telas de algodón, trabajos de plumas y joyas de oro con engastes de esmeraldas»[8]. Estos primeros contactos mostraron a los nativos cuál iba a ser la dinámica de los siguientes encuentros con los españoles: entregar el oro y ser llevados como esclavos. Este hecho estará en la base de varios relatos inaugurales. Pero ¿se puede afirmar que hay una intención de pintar los primeros conquistadores como héroes o como villanos?

Sin tener una clara respuesta a dicho interrogante, nos gustaría proponer que estos conquistadores (Balboa, Bastidas, Heredia)

7 Antonello Gerbi, *La naturaleza de las Indias nuevas de Cristóbal Colón a Gonzalo Fernández de Oviedo* (México: Fondo de Cultura Económica, 1982).

8 Hugues Sánchez Mejía, *Precariedad de un proceso de poblamiento: gobernación de Santa Marta durante el siglo XVI (Santa Marta, Riohacha, Tamalameque, Tenerife, Valledupar y Salamanca)*. Investigación adscrita al Centro de Investigaciones Sociales y Jurídicas de la Universidad Popular del Cesar.

también operan como autores de geografía; es decir, que estos sujetos hacen parte de la retórica, de la erudición de la *disputatio geográfica*, de la tradición de descubridores y narradores que aparece en los encabezados de los discursos del XVIII —especialmente en relaciones oficiales, visitas y en los documentos eclesiásticos, así como en todo documento en que se precise la creación de un paisaje de fondo—. Estos conquistadores hacen un ejercicio retórico en la descripción de lugares que vale la pena conocer, en especial, las primeras ciudades costeras[9]. Por ello, quizá el criterio de originalidad para la redacción de estos documentos no consiste en que sean, en esencia, fantásticos o faltos de precisión. Los sujetos que describen periplos, lo cual se hace necesariamente en las crónicas, usan tanto elementos propios de la retórica española como otros surgidos del contacto con la naturaleza del paisaje americano. Con esta hipótesis Hermes Tovar permite apreciar que, tanto los elementos ideológicos (naturales) como los jurídicos, son oportunos para hacer una aproximación a estas piezas narrativas. Para Tovar, la unidad espacial de la actual Colombia obtuvo su forma en las disposiciones jurídicas de la corona castellana, que la anexó como fragmento colonial de su administración imperial; esta aseveración ubica la narrativa colonial entre la literatura y la historia:

> Estos escribanos, soldados y actores dan cuenta de lo vivido mientras que los cronistas reflexionan, piensan, organizan y sistematizan información. Algunos también contaron lo suyo, la experiencia vivida y estos capítulos los han hecho grandes ante la

9 François Walter, *Les figures paysagères de la nation, territoire et paysage en Europe (16e-20e siècle)* (París: Editions de L'école des Hautes études en Sciences Sociales, 2004). François Walter cita el concepto de Simon Schama, quien articula el paisaje-memoria. Este autor plantea que hay un apilamiento de impresiones en la construcción del paisaje: el lector de paisaje debe mostrarse sensible a la aparición de «capas», de edades diferentes que se hunden en la diacronía y que dejan mencionar las potencialidades de los juegos y vericuetos de estructuras ocultas. Walter ubica esta característica de la geografía cultural americana como una de las que entronizó el uso metafórico de la palabra «paisaje», incluyendo variados elementos de ecología, preservación y de psicología experimental que remiten a un *Landscape* de alto componente estético.

> historia. Las crónicas deben ser clasificadas entre los que pretendieron sistematizar, los que narraron lo vivido y los que usaron uno y otro recurso.[10]

Para el periodo colonial neogranadino, dos espíritus habitan en un solo narrador: el ficcional y el narrativo. Esa especie de habitación compartida hace que encontremos en estos relatos recursos pretendidamente científicos y económicos, como retóricos y aun tipológicos propios del siglo XVI. Pero la crítica literaria poco se ha ocupado de destacar, dentro del estudio de las crónicas neogranadinas, su naturaleza marítima. Es el caso de obras ya inscritas dentro de la tradición literaria colombiana, como *Prodigio del desierto o el desierto prodigioso*, obra que tradicionalmente se lee como una historia de aventuras terrestres. Una importante excepción es *Un nuevo reino imaginado*, allí Fernando Restrepo busca en *Las elegías de Juan de Castellanos* los discursos y valores del mundo colonial, lo cual incluye su cartografía, sus relatos geográficos y etnográficos, entre otros[11]. Así se evidencia el carácter y el tono fundacional de la identidad nacional propios de las *Elegías*; es en esta obra en donde, en definitiva, la figura de los conquistadores se instauró como una especie de héroe para las descripciones geográficas.

Pasando por algunas consideraciones preliminares sobre algunas obras literarias y crónicas fundacionales, el presente capítulo se propone un análisis de documentos hallados en los Archivos Nacional, el Archivo General de la Nación y algunas fuentes documentales facsimilares para plantear dos hipótesis. Primero, que la documentación oficial tanto como las memorias de viajes por las costas de la Nueva Granada colonial pueden ser consideradas como punto de partida dentro de la tradición narrativa

10 Hermes Tovar Pinzón, *Relaciones y visitas a los Andes siglo XVI*. Tomo «Colombia: lo diverso, lo múltiple y la magnitud dispersa» (Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1993).

11 Luis Fernando Restrepo, *Un nuevo reino imaginado. Las elegías ilustres de Indias de Juan de Castellanos* (Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1999).

neogranadina. Segundo, que perviven una serie de características de estos relatos que merecen ser enunciadas.

Los periplos marítimos, como las crónicas, encierran un lenguaje que no *refleja* sino que *constituye* una realidad que nos habla de la instauración del dominio hispánico con toda la complejidad de su ejercicio. Por ello, con justicia Restrepo ve las *Elegías* como parte de un elenco de prácticas discursivas que fundamentaban y sostenían a la república de los españoles en el Nuevo Reino de Granada. Los resortes de estas prácticas se extendieron hasta el impulso reconquistador con que se cierra el periodo colonial a los albores del siglo XIX. Lejos de una idea de que las crónicas permitan hablar de una cultura o de una «comunidad imaginada», Restrepo destaca en su heterogeneidad (la composición del relato por batallas, descripciones topográficas, etnográficas, anécdotas, etc.) un ejercicio de poder reforzado por representaciones retóricas o gráficas que acreditan la idea de que hay un discurso de apropiación del espacio costero en los diarios de viajeros.

Un claro ejemplo de que la conquista de las costas era objeto de elogio es el tono de obras como la *Elegía de Don Pedro Fernández de Lugo*, en su «Canto Tercero donde se trata del puerto de Santa Marta». Ocurre lo mismo con el poco citado capítulo de las *Elegías de Varones Ilustres de Indias* titulado «Discurso del Capitán Francisco Drake, de Nación inglés desmembrado de la historia de Cartagena compuesta y ordenada por Juan de Castellanos beneficiado de la ciudad de Tunja del Nuevo Reino de Granada el cual discurso comienza desde el segundo tiempo este corsario vino a la dicha ciudad en el año 1586». Allí el autor entra en detalles sorprendentes acerca de la estrategia pirata para ganar las costas de Cartagena:

Y después estuvieron anclados
En la costa do con sagacidades
Con negros fugitivos y alterados
Hicieron según dicen amistades
Con ellos contrataron sus soldados
Inquiriendo particularidades
de Panamá del trato de la gente
y de Nombre de Dios por consiguiente

Cerca del cual con negros que los guían
Por tierra de montañas y aspereza
Saltearon las recuas que venían
de Panamá cargadas de riqueza
quitándoles aquello que traían
que fue caudal de próspera grandeza
y volvieron por vías ya sabidas
do dexaron las lanchas abscondidas.[12]

En el canto segundo de este mismo relato, después de haber tildado de ladrones, tanto a los piratas como a sus patrocinadores (dentro de los cuales, por supuesto, está incluida la reina Isabel I)[13] el narrador relata los hechos de Drake y luego pasa a su «Canto

12 Juan Castellanos, *Elegías de Varones de Indias*, edición y prólogo de Luis Fernando Restrepo (Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2004).

13 Es uno de los versos más avezados del relato: «En la prosecución desta porfía / por ser el interés de gran sustancia / hizo con el la Reina compañía / cebada de la próspera ganancia». Juan Castellanos, «Canto Primero del Relato del ataque de Francisco Drake» en *Elegías de Varones de Indias*. Las verdades expuestas abiertamente por Castellanos se pueden respaldar por diversos autores, tanto de historia económica como de la cultura. Por ejemplo, según Arnold Hauser, para el siglo XVI y aun para el XVIII el capitalismo inglés, aún en una fase primitiva de desarrollo, se caracterizó por la unión entre los comerciantes y la Corona para comunes empresas de piratería. Estos caminos se separan, anota Hauser, solo cuando el capitalismo comenzó a seguir métodos más racionalistas y la Corona no necesitó ya la ayuda de la burguesía en su lucha contra la nobleza quebrantada. «Hasta 1640 disfrutó la nobleza feudal de considerables privilegios, y el Estado no solo se cuidó de la continuación de los latifundios, sino que buscó asegurar a los grandes propietarios de tierras una parte en el provecho de las grandes empresas capitalistas a través de monopolios y de otras formas de proteccionismo. Y esta práctica precisamente se convirtió en algo fatal para el sistema. Las clases sociales económicamente productoras no estaban dispuestas en modo alguno a repartir sus beneficios con los favoritos de la corona y protestaron contra el intervencionismo en nombre de la libertad y de la justicia, para seguir todavía con esta consigna en los labios cuando ellos mismos se habían convertido ya en beneficiarios de los privilegios económicos». Arnold Hauser, *Historia social de la literatura y del arte*, v. II (Barcelona: Editorial Labor Omega, 1988).

Segundo», «donde se cuenta la salida del Capitán Francisco Drake del reino de Inglaterra para estas partes de Indias y lo que le sucedió antes de llegar a la isla española y ciudad de Santo Domingo». Otro capítulo en el cual se dedica a estas andanzas del inglés es el «Canto Cuarto»:

> donde se cuenta la llegada del Capitán Francisco al puerto de Cartagena la victoria que allí hubo y las demás cosas acontecidas en él, durante el tiempo que allí estuvo hasta que le vino residencia a Pedro Fernández de Bustos y nuevo gobernador a la provincia.[14]

Restrepo nos brinda una explicación de la falta de «prestigio» de estos capítulos:

> En la tercera parte de las *Elegías*, Castellanos incluyó un relato sobre el ataque del pirata Drake a Santo Domingo y Cartagena. Castellanos critica severamente la «flojedad e incapacidad de los gobernantes y vecinos para defender las ciudades españolas» y expone la vulnerabilidad del Nuevo Reino a ataques por parte de extranjeros.[15]

Lo mismo ocurre con la poca trascendencia que se ha dado a uno de los eventos más importantes de la trama de *El desierto prodigioso y prodigio del desierto*, considerada una de las obras fundacionales en la narrativa neogranadina y también de la literatura mística colonial. La trama y su desarrollo, en el centro de los Andes a instancias de Villa de Leyva en Boyacá, es muy conocida: cuatro estudiantes visitan el desierto de La Candelaria en donde encuentran a un ermitaño llamado Arsenio quien se internó en ese lugar para vivir su vida contemplativa. La historia se condensa en 21 capítulos denominados mansiones. Lo que no es muy conocido es una de las «mansiones», la XIX, la cual se refiere al relato de cómo Arsenio, al llegar de España con su prometida fue víctima de un ataque de piratas holandeses durante el desembarco en las playas cercanas a Cartagena de Indias[16]. Pero el pasaje aparece referido solamente en

14 Juan Castellanos, *Elegías de Varones de Indias*.

15 Luis Fernando Restrepo, *Un nuevo reino Imaginado*.

16 Pedro Solís y Valenzuela *El desierto prodigioso y prodigio del desierto* (Bogotá: Instituto Caro y Cuervo, 1984).

el índice, mas no en el contenido, según supone Restrepo, por el temor del editor o de la Inquisición misma a que los lectores apreciaran la vulnerabilidad de las costas. Lo que refuerza esta hipótesis es una versión novelada que el mismo Solís y Valenzuela hiciera bajo el título de *Aventuras de Arsenio*. Solo hallamos una referencia a las penurias que el místico debió haber sufrido, pero con una inquietante introducción en la cual, en lugar de darnos los detalles que esperamos acerca del ataque pirata o del largo viaje, hace un llamado de atención a la ociosidad con que los sabios se dedican a la ciencia de la geografía la cual, por poco, y en un tono que evoca el libro bíblico del Eclesiastés, asocia con la herejía:

> Desvélense los sabios en inquirir, saber y peguntar las alturas de los cielos Las anchuras de la tierra y las profundidades del mar; disputen de todas, traten siempre y aprenden o enseñen; que yo les quiero preguntar qué fruto sacan de semejante ocupación sino dolor, trabajo y aflicción del espíritu. [...] ¿Corren y discurren los mortales por los caminos y veredas, suben por los montes, pasan los collados; revuelven los senos de las tierras; visitan su cavidades y cavernas; revuelven la profundidad de los mares; pasan la peligrosa corriente de los ríos; penetran la oscuridad de los bosques, lo nunca visto de las soledades exponen a los vientos, a las ruinas, a los despeñaderos, a las lluvias, a las tempestades, a los truenos, a las olas, a los ríos, sacan y queman los metales, pulen y labran las piedras; cortan y entallan los leños; arman y tejen las telas; cortan y cosen las vestiduras, edifican casas, plantan huertos, cultivan los campos; piensan, meditan, aconsejan; pleitean, hurtan, engañan, pelean. Y todo esto ¿no veremos para qué? Para juntar riquezas, para multiplicar ganancias, para conseguir logros, para adquirir honras, para alcanzar dignidades, para entender su mando y poderío. Y esto todo ¿Qué es sino trabajo y aflicción del alma? ¿Qué es sino vanidad y locura?[17]

Solís y Valenzuela señala el pretendido heroísmo de los narradores que describen dificultosas geografías. Esto no está lejano de

17 Pedro Solís y Valenzuela, *Aventuras de Arsenio, el ermitaño* (Bogotá: Editora Guadalupe, 2003).

aquello que hemos recalcado: que las dificultades de la geografía provocan la gloria de quien las vence, lo que nos regresa al papel del «tono elegíaco» y a la idea de heroísmo que acompañará al sujeto narrador. Al respecto, versiones e historiografías diferentes se tejen acerca de los mismos periplos y sus líderes. Es el caso de la figura de Rodrigo de Bastidas, quien, incluso por historiadores contemporáneos, es reconstruido como héroe o como villano. Para Bermúdez, Bastidas:

> Nunca hizo ni permitió que sus hombres hicieran «entradas» guerreras contra los indios, no conquistó con las espadas, sino con la bondad y acercamiento a los indígenas, no permitió que les quitaran cosas de valor o abusaran colocándolos en trabajos pesados. Para los indios, fue un «gran cacique», el mejor de los españoles.[18]

En un sentido contrario, William Hernández Ospino, quien retoma a Ernesto Restrepo Tirado en su *Historia de la Provincia de Santa Marta*, considera que Bastidas, como todos sus compatriotas, practicaba el lucrativo negocio de la cacería de indios[19]. Incluso, Hernández Ospino cita a fray Pedro de Aguado quien, lejos de idealizar a Bastidas, le atribuye uno de los más bajos actos de piratería:

> El gobernador Rodrigo de Bastidas había enviado gente con mano armada, a pagarme la amistad, que yo pensaba que conmigo tenía, y saquearon la isla de Codego, que está en la boca de la Bahía de Cartagena y tomaron al Cacique Carex y hasta quinientas ánimas de indios e indias, chicos y grandes, y más de diez o doce mil pesos de oro, y llevaron después los indios a venderlos por estas islas.[20]

De ahí la importancia de recurrir siempre a las confesiones de documentos de factura, similares a uno que se titula *A su Alteza*,

18 Arturo Bermúdez Bermúdez, *Don Rodrigo de Bastidas Adelantado de Santa Marta* (Bogotá: Editorial Fondo de Cultura Magdalena, Bogotá, 2002).

19 William Hernández Ospino, *La cultura aborigen del mar Caribe* (Santa Marta: Editorial Fundación Sociedad Portuaria de Santa Marta, LitoFlash, 2008).

20 Citado por William Hernández Ospino en La *cultura aborigen del mar Caribe*.

de Vasco Núñez de Balboa 16 de octubre de 1551, que denuncian las acciones de diversos militares:

> Lo que ha sucedido después de que yo le he escrito a vuestra majestad es que de aquí se partió un Capitán a la parte de las sierras de Urabá y entró por la tierra adentro veinte leguas con hasta ciento veinte hombres y mataron los indios y ahogáronsele hasta cincuenta de ellos y los demás vinieron muy desbaratados y perdidos, trajeron hasta tres mil pesos oro. Fue otro capitán por el Golfo de san Miguel y a la isla de las Perlas, con ochenta hombres, y mataron los indios, los veinticinco de ellos y volvieron huyendo aquí.[21]

Leonard Irving vincula el heroísmo a la idea de una nación española que durante su periodo de grandeza tuvo que enfrentar su condición geográfica de puente entre Europa y África, como su distancia de las colonias en el Nuevo Mundo; el estímulo de esta situación generó el desarrollo de las rutas marítimas comerciales, con el conquistador como figura heroica a la cabeza:

> Dotado de tremendo coraje, de poderosa imaginación y de fanatismo religioso, y embriagado de triunfo por sus recientes victorias contra los infieles mahometanos, el conquistador fue el vehículo señalado para dominar un nuevo mundo e iniciar la occidentalización del globo.

Irving se refiere a la gloria del conquistador como una «vanidad» de ser español, un sentido de ser elegido para la expansión de la fe, y un papel de soldado —que supera la figura del agricultor o del industrial—, útil para lograr fama y poder económico, recompensas y reconocimiento. Este héroe conquistador se alimentó de las leyendas y romances caballerescos apoyados por la imprenta, mecanismo que aumentó la credibilidad para los aventureros que se ufanaban en sus relatos. Con mayor o menor grado de credibilidad, los lectores de estas historias recrearon la aventura hacia

21 Documento: «A su Alteza, de Vasco Núñez de Balboa 16 de octubre de 1.551». Archivo General de Indias de Sevilla. Patronato 26, R-5 (5) ff. 32. a 34v. En Hermes Tovar Pinzón, *Relaciones y visitas a los Andes siglo XVI*.

las Indias en búsqueda de fama y fortuna[22]. Sin embargo, no hay que perder de vista la valiosa información geográfica contenida en la documentación producida durante el denominado periodo de Conquista, pues, durante esta época, se pueden apreciar los primeros intentos de describir geográficamente la costa. El periplo, como mirada y memoria de las acciones conquistadoras, permite teorizar acerca, tanto de los desplazamientos militares en búsqueda de oro, como de las grandes expediciones científicas.

Resulta de gran interés la edición comentada de *La expedición de Alonso Luis de Lugo al Nuevo Reino de Granada 1542 a 1543*, en donde se analizan los avances y desaciertos de esta campaña[23]. Las biografías de los expedicionarios presentadas allí muestran las contradicciones éticas a que se enfrentaron cuando surgió el tema del oro[24]. El objetivo de la expedición se extendía vagamente sobre la costa norte «de esa masa continental» (palabras de Avellaneda) y desde el oriente del gran río de la Magdalena, que la separaba de la provincia de Cartagena, hasta el cabo de la Vela, donde se iniciaba la provincia de Venezuela; hacia el norte daba con el océano, pero hacia el sur no tenía límites conocidos y parecía que podía llegar hasta el Ecuador. Entonces, estas expediciones inician con el concepto de que la costa americana es la puerta hacia la tierra que contiene la riqueza, es lo que hay que alcanzar y sobrepasar. En desarrollo de la campaña —comenta el narrador Avellaneda—, al igual que Bastidas, los expedicionarios entraron a: «ranchear y saquear a los indios de la comarca para recoger la mayor cantidad

22 De los libros que leyó el conquistador se destacan principalmente los de caballerías, con el Amadís de Gaula a la cabeza; las obras místicas, como las *Moradas del Castillo interior* de Santa Teresa de Jesús; la picaresca, como *La Celestina* o el mismo *Quijote de la Mancha*. Cfr. Leonard Irving, *Los libros del Conquistador*.

23 Esta obra hace parte de un proyecto de libros que presentan biografías de expedicionarios como Jerónimo Lebrón, Lope Montalvo de Lugo y el mencionado de Lugo, adelantado de las Canarias y caballero de la orden militar de Santiago, nombrado gobernador las provincias de Santa Marta en 1542.

24 José Ignacio Avellaneda Navas, *La expedición de Alonso Luis de Lugo al Nuevo Reino de Granada* (Bogotá: Editorial Banco de la República, 1994).

de riqueza posible»[25]. De la misma manera continuaron los ataques en Guachaca, Origua, el Valle de Tairona y Dibulla hasta el Río del Hacha[26].

Desde la perspectiva geográfica, encontramos no solo descripciones de trágicos periplos sino de aquello que hoy día se conoce como *hinterland* o zona de influencia que, en este caso, parte de Mompox y de Tenerife, y, mucho más al interior, por la ruta del Magdalena hasta Tocaima. Lugo presentó ante el cabildo de Tunja un proyecto de abrir un camino terrestre al Nuevo Reino que uniera a Tunja con un puerto que se situaría sobre la costa sur de la laguna de Maracaibo. Aún más, traducido al lenguaje de la geografía actual, para algunos autores como Arturo Bermúdez, el paso de los conquistadores entre la costa y el interior fueron actos fundacionales de la nación colombiana[27]. Ya para el siglo XIX se dio paso a una época de viajeros que exploraron el interior; el proceso más célebre es la *Peregrinación del Alfa*, verdadero proyecto nacional de reconocimiento territorial en el cual se relacionaron las necesidades provenientes de la ausencia de comunicación entre las regiones; esta es la época del nacimiento de la nación y de la búsqueda de una autoconciencia política y cultural.

25 Ibid.

26 Avellaneda no compartiría la idea de que la expedición hubiera sido un fracaso, pues cita a Fray Pedro Aguado, quien estimó en 800 libras de oro fino el «logro» de las incursiones. Ninguna de las otras fuentes que se refieren a ello lo ven como un «botín» nada despreciable.

27 Llama la atención la manera en que el historiador Bermúdez llama a Bastidas fundador de Colombia con base en su periplo por la costa Caribe: «Desde cuando pisó las playas samarias en su primer viaje de 1502 y dejó a Juan Buenaventura para que aprendiera el idioma de los nativos, Bastidas tal vez tuvo la idea de regresar pronto a colonizar toda la región explorada. Nombres como Santa Marta y Cartagena desde entonces comenzaron a figurar en las cédulas reales. Y cuando regresó a fundar y poblar ciudades, traía límites demarcados en la costa pero hacia el interior podía extenderse como lo hizo Jiménez de Quesada a nombre de la Gobernación de Santa Marta hacia el altiplano, al fundar a Santa Marta no solo lo hizo con una ciudad que sirvió de punto de partida a otras fundaciones, sino que en ese momento histórico estaba fundando a toda la nación colombiana. Es pues Rodrigo de Bastidas el fundador de Colombia». Arturo Bermúdez Bermúdez, *Don Rodrigo de Bastidas Adelantado de Santa Marta*.

FIGURA 22. «Mapa General del Nuevo Reino de Granada formado de otros particulares de orden del Exmo. Sor. Virrey D. José Espeleta, año de 1790. Copiado de orden del Exmo. Sor. Gral. en Gefe del Exercito D. Pablo Murillo, año de 1816». Fuente: Servicio Hidrográfico del Ejército de Madrid, España.

Nueva Granada, expediciones o periplos

Iniciábamos esta obra recordando la manera en que los primeros navegantes intentaban satisfacer tanto las mesas europeas en crisis alimentaria como necesidades suntuarias no menos definitivas en la configuración del moderno comercio internacional. Si bien el denominado descubrimiento de América inauguró un ciclo de grandes exploraciones transoceánicas en el que sucederían los viajes de Vasco da Gama en 1498 y la de Magallanes entre 1519 y 1521, puede decirse en franca lid, que no se trata de un ciclo sino que los viajes con fines exploratorios se convirtieron en una constante hasta fines del periodo colonial. Y no cesaron ni los más afamados viajes ni los periplos desconocidos.

En el concierto de los grandes relatos de la geografía universal, no cabe duda del rol que han jugado los relatos de viajes científicos de marinos a costas e islas americanas, como los de Alejandro Malaspina, Charles de La Condamine, Louis de Bougainville (en 1767), Jorge Anson, Amadeo Freizer, Cook (en 1769, 1772 y 1776) o La Pèrouse (en 1785), entre otros. El estudio, cada vez más amplio de las memorias de estas expediciones, ha logrado que, como asegura el historiador Juan Pimentel, las relaciones de viaje hayan dejado de ser un género instalado en lo maravilloso y lo literario, para convertirse en relatos «científicos, realistas, literales». El enfoque tradicional de la ciencia moderna, asegura el autor, ha enseñado a observar estos diarios como formas que

quizás «fueron superadas y sustituidas por otras que eliminaron lo imaginario, lo figurado y lo metafórico, logrando así desarrollar una imagen fidedigna, realista y objetiva de la naturaleza»[28]. Podemos apoyar la idea de que la historia del viaje deberá llegar a ser considerada como una de las ramas de la historiografía y no un elemento secundario; si bien no se puede elevar su estudio a la categoría de disciplina, existen varios periodos de la historia, como el siglo XVIII, que no se pueden entender sin dichas memorias[29]. Durante el siglo XVIII, la empresa de una expedición obedecía a una suma de acontecimientos e intereses especialmente económicos, tanto si se trataba de una expedición de límites que intentaba marcar el territorio fronterizo para evitar ser invadido y reforzar la monarquía, como si se trataba de explorar los recursos naturales para su estudio y posterior explotación económica.

Para Rafael Sagredo, durante el siglo XVIII hubo un doble fenómeno tras las expediciones marítimas: el avance tecnológico y el fortalecimiento de las monarquías absolutas. Esto impulsó la competencia entre las potencias marítimas en términos políticos y comerciales, especialmente, entre Francia España e Inglaterra, por lo que la ciencia era también una estrategia en esta abierta rivalidad que permitía conocer rutas nuevas y asegurar las ya conocidas.[30]

Dentro de su clasificación, Sagredo incluye las expediciones que se dedicaron a describir y a clasificar los objetos de la naturaleza en los reinos animal, vegetal y mineral: en sus palabras, «En el campo de la historia natural, la botánica fue la que alcanzó el mayor grado de desarrollo en el siglo XVIII, lo que explica el número de expediciones con ese carácter: Loefling, Ruiz-Pavón, Cuéllar, Sessé-Mocifto y Parra». También se cuentan las mineralógicas y las zoológicas. Menciona también la expedición botánica

28 Juan Pimentel, *Testigos del mundo, ciencia, literatura y viajes en la Ilustración* (Madrid: Marcial Pons, Ediciones de Historia, 2003).

29 Axel Gasquet, *Diez estudios coloniales sobre literatura de viajes* (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas —CSIC—, 2006).

30 Rafael Sagredo Baeza, *La Expedición Malaspina en la frontera Austral del Imperio Español* (Santiago de Chile: Editorial Universitaria-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana de la DIBAM, 2004).

al Perú (1777-1788), cuyas instrucciones eran «recoger allí semillas de plantas útiles y propias para naturalizarse en Francia»[31]. Para Sagredo, los viajes de Mutis, Malaspina, Humboldt, Juan y Antonio de Ulloa se pueden incluir dentro de las denominadas expediciones globales. Otras expediciones buscaron salvaguardar la integridad territorial amenazada por extranjeros, como la Expedición de límites del Orinoco.

Desde estas grandes expediciones de carácter transoceánico intentaremos deslizarnos a nuestro interés por identificar recorridos cortos por las costas neogranadinas. Sagredo destaca una característica muy llamativa para el trabajo de los relatos de viajes, el «espíritu crítico de los viajeros». Este espíritu se derivaría de la naturaleza científica que caracteriza al siglo XVIII. El racionalismo y el utilitarismo, propios de la filosofía ilustrada, dan cuenta de los descubrimientos, ideas y postulados científicos[32]. En Colombia no se ha realizado una edición especial sobre el paso de estas expediciones, a diferencia de Chile o Perú en donde se han publicado estudios sobre Feuillée y Freizer, Anson o la Pérouse[33].

Las expediciones científicas incluyen a los exploradores «llamados 'especialistas', biólogos, ecólogos y antropólogos, principalmente, quienes seguirán describiendo los ecosistemas y las concepciones cosmológicas de las comunidades aisladas, como

31 Ibid.

32 Ibid.

33 En palabras de Mauricio Nieto se podría decir que el fin primordial sería «[...] agrupar, centralizar y organizar las observaciones de personas distintas, de viajeros por el mundo entero. Es necesario ponerle reglas a la observación, estandarizar sistemas, códigos, reglas, lenguajes. Existe entonces una buena cantidad de literatura sobre la recolección, transporte, aclimatación y desde luego clasificación de especies. El equipo humano lo constituyen botánicos o jardineros entrenados, en ambos casos con visiones disciplinadas. La exploración botánica era parte del enorme proyecto europeo de reordenar el mundo. Como muchos otros, Mutis fue, en términos de Mary Louise Pratt, un «embajador imperial», que tomaba parte en un proyecto global de clasificación cuyo representante más sólido es Linneo». Mauricio Nieto Olarte, *Remedios para el imperio* (Bogotá: Instituto colombiano de Antropología e Historia —ICANH—, 2000).

haciendo el inventario de lo que va a desaparecer»[34]. Sus discursos van amarrados a las políticas de explotación. Entre ellas se destaca la Expedición Botánica. En las exploraciones científicas se destacan los valores propios de un espíritu matemático, asegura Juan Pimentel, ese espíritu que inspiró la cartografía, las colecciones botánicas y la propia escritura en las descripciones de las costas visitadas, los suelos y las islas, en un ideal de conocimiento ilustrado, en una prosa cuyo propósito es la descripción del mundo, la búsqueda de una retórica de la verdad, la neutralidad y la testificación objetiva[35].

De lo anterior extraemos las primeras características generales de los imaginarios marinos y costeros: una erudición permanente, ciertos apasionamientos —como en el caso de la exaltación de España—, un impulso narrativo irrefrenable frente a la exuberancia de las costas americanas, una admirable capacidad de observación de la cual se anhela hacer memoria —en especial acerca de los eventos inusuales—, un cierto valor heroico manifiesto en una clara conciencia narrativa, una evaluación permanente y, en ocasiones crítica, de las dinámicas *marítoriales* o costeras muy propias, tanto de los indios americanos como de los extranjeros a España y de los ilegales, entre otros rasgos.

Otro tipo de exploración típica es la hidrográfica, como la de Joaquín Fidalgo, la cual partió de Cartagena en 1794 y finalizó en 1810. Fidalgo, junto con Cosme y Churruca, delineó el *Atlas de costas e islas de Nueva Granada* en la ruta de las costas de la América septentrional, desde el río de Chagres hasta la Guajira, con las provincias del Río de la Hacha, Santa Marta, Cartagena de Indias y el Darién. Dentro de dicha expedición, una división se ocupó de rectificar las posiciones de latitud y longitud del cordón de las islas mayores desde Trinidad de Barlovento, y la otra a medir las costas de Tierra Firme.

De esta expedición quedan los trabajos que finalizaron con la creación de la Armada Real para el estudio de la navegación y

34 Alberto Gómez Gutiérrez, *Al cabo de las velas. Expediciones científicas en Colombia en los siglos XVIII, XIX y XX* (Bogotá: Giro Editores, 1998)

35 Juan Pimentel, *Testigos del mundo, ciencia, literatura y viajes en la Ilustración.*

la astronomía. Los avances en la cartografía, la astronomía y las ciencias naturales deben mucho a los resultados de las expediciones patrocinadas por los Estados[36]. Por ejemplo, en las descripciones correspondientes a la expedición Fidalgo se estudiaron las coordenadas de los puntos costeros estratégicos de la costa colombiana; como asegura Catherine Laffite, a finales del siglo XVIII se logró la base del estudio de la morfología de las costas del Caribe: bahía Honda, cabo de la Vela, Castillo de San Jorge en Riohacha, cabo de San Agustín, San Juan de Guía, Santa Marta, Barrancas Nuevas del Rey sobre el río Magdalena, Soledad, Barranquilla, Bocas de Ceniza, Cartagena de Indias y Mahates, isla de Palma y otras del archipiélago de San Bernardo, Santiago de Tolú, Frontón de Zapote, Lorica, isla Fuerte, Punta Caribana, río Surquillo, cabo Tiburón, Serranilla, Roncador, Santa Catalina y San Andrés[37].

Otro tipo de expedición es la de «poblamiento»; una de las primeras es la realizada sobre el río Magdalena en 1744 y que duró veinte años, durante los cuales Fernando de Mier y Guerra fundó las primeras poblaciones. En 1745, también entre Cartagena, Barranquilla y Barranca, Francisco Pérez de Vargas adelantó otro viaje de poblamiento. Entre 1774 y 1778 se llevó a cabo la expedición de Antonio de la Torre y Miranda en Sinú y los valles del río San Jorge[38]. Igualmente, sobresale la expedición de Joseph Palacios de la Vega, realizada en 1787, en los alrededores de Cartagena de Indias[39].

36 Alberto Gómez, *Al cabo de las velas*.

37 Ibíd.

38 Antonio de la Torre y Miranda nació en España en 1734; hizo una carrera militar vinculada a la marina desde su primer periplo a bordo del navío *El Soberano*, encargado de conducir a Cádiz el regimiento de Irlanda y un cargamento de pertrechos a Cartagena, España; luego, en *El Triunfante*, en misión a Barcelona, y luego en el navío el Dichoso, rumbo a Cádiz, entre otras faenas anteriores a su definitivo viaje a América, provocado por el nombramiento que le hizo el virrey Manuel Guirior como teniente de milicias para Cartagena de Indias en 1772, en donde permaneció por más de quince años como poblador de ciudades y pueblos. Cfr. Pilar Moreno de Ángel, Antonio de la Torre y Miranda, *Viajero y poblador siglo XVIII* (Bogotá: Editorial Planeta, 1993).

39 Pilar Moreno refiere también el perfil del fraile José Palacio de la Vega,

Mucho se ha criticado el trágico resultado de estas exploraciones, en las cuales los pobladores indios, que vivían en rochelas o palenques, perdieron sus propiedades. Esta perspectiva es apoyada por autores como Carmen Borrero Pla, quien cita un balance de casi 60.000 habitantes de todas las castas agrupados en los pueblos fundados en el afán de la política española por garantizar la seguridad en las provincias del Caribe[40]. En la expedición liderada por Antonio de la Torre y Miranda en 1774, este ilustre poblador se adentra en los montes de María, en donde se ubicaba el palenque de San Basilio fundado por negros libres que huyeron de su estado de esclavitud con el liderazgo de Benkos Biojó. Miranda describió la cultura del palenque y del movimiento libertario con número de familias y con otros detalles interesantes, como su manutención con base en la cacería y otras costumbres. Relata la manera en que él logró interactuar con los pobladores hasta abrir un camino con rumbo a las sabanas que comunicaran con Cartagena. Algunos detalles nos permiten ver la frecuencia con que en esta expedición, tal como en la de Arévalo, se recurrió al medio marítimo o fluvial para adelantar las misiones. En las notas de los diarios de estos dos autores se identifican las maderas y materiales para la construcción de embarcaciones menores y mayores. Lo anterior se puede apreciar en las fundaciones de poblaciones y en las refundaciones en la provincia de Cartagena, adelantadas de 1774 a 1778. Una de ellas es la de Santa Ana, en la isla de Barú y Pasacaballos, en 1775, fundación importante por su ubicación frente a la isla, para el abastecimiento de los víveres desde y hacia el río Sinú. Este era además, el lugar en

quien sirvió en la infantería española desde el grado de cadete hasta oficial prestando sus servicios en las plazas de Salamanca, Burgos, Badajoz y Málaga. Habiendo abandonado el ejército, ingresó a la orden franciscana y llegó en 1783 a Cartagena de Indias en donde se vio obligado a quedarse a causa de una enfermedad contraída durante la travesía marítima. Entonces, el arzobispo virrey Caballero y Góngora le ordenó los primeros de sus trabajos de poblamiento que lo mantuvieron en la zona por muchos años. Ibid.

40 Carmen Borrego Pla y María del Carmen, *Historia económica y social del Caribe colombiano* (Barranquilla: Ediciones Uninorte, Ecoe, 1994).

FIGURA 23. Mapa levantado sobre las poblaciones fundadas en las provincias de Antioquia y del Darién (ca. 1775), por Antonio de la Torre y Miranda. Fuente: Servicio Hidrográfico del Ejército de Madrid, España.

donde las embarcaciones esperaban que se calmara el tiempo de las fuertes brisas para poder continuar el viaje.

Dentro de las labores de poblamiento, De la Torre y Miranda realizó una exploración del río Darién y el río Atrato de la cual dejó también un diario, en cuyas líneas consideró que el intento de la fundación escocesa de Nueva Caledonia se produjo por el influjo de la lectura de las obras de William Dampier y de Lionel Wafer. Estos detalles de los diarios de De la Torre y Miranda revelan las actividades geográficas que implican el poblamiento y los periplos marítimos.

Un objetivo diferente alienta las denominadas campañas de pacificación. Acerca de este tipo de empresas, en su diario sobre las poblaciones del circuito Turbaco, San Jorge, San Cipriano, El Rosario, Ayapel y Magangué, el poblador Joseph Palacios considera como su principal finalidad:

> [...] sacar las innumerables rochelas y palenques que encierran orillas del San Jorge, todo Cauca, Nechí y Porce, con sus inmediaciones a dichas vertientes, para que sacando con los seguros necesarios aquellas gentes los remita a las justicias de aquellas jurisdicciones de donde se hallasen para que por estas se les impongan los castigos condignos a sus delitos.[41]

Este objetivo es aplicado no solo a los piratas y contrabandistas, sino para «meter en cintura» a los pobladores; es así como en los documentos se hallan referencias mezcladas a piratas, huidizos y a indios, entre otros posibles caminantes ilegales. En especial en este diario, en donde el poblador intenta controlar el nexo entre el mar y el interior. Según Colmenares, a pesar de las campañas de pacificación, hasta 1668 se logró el sometimiento militar de las poblaciones indígenas, cuando «Antonio Guzmán de Toledo redujo a los noanamás, chancos y citaraes que durante más de un siglo habían impedido la ocupación del Chocó»[42]. La reducción de estas comunidades permitió la introducción de más esclavos y el envío de las primeras misiones franciscanas «con la esperanza de mantener la pacificación»[43].

La libertad del sujeto que narra

Se pueden rastrear elementos comunes en documentos tan diversos, como las memorias de los piratas, solicitudes de funcionarios de apoyo para la construcción de vías o de refuerzos para guardacostas, las memorias de expediciones científicas o los diarios de operaciones navales de algunos jefes de campañas pacificadoras. El papel que cumplen los sujetos que escriben estos relatos

41 Joseph Palacios de la Vega, *Diario de viaje, entre los indios y negros de la provincia de Cartagena de Indias en el Nuevo Reino de Granada 1787-1788* (Barranquilla: Ediciones Gobernación del Atlántico, 1994).

42 Germán Colmenares, *Historia económica y social de Colombia 1537-1719* (Bogotá: Editorial Tercer Mundo, 1997)

43 Mónica Patricia Hernández Ospina, *Configuración territorial en las provincias de Nóvita y Citará en el siglo XVIII* (Tesis de Grado de la Carrera de Historia, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2004).

nos conduce a nuevas preguntas: ¿podemos considerarlos, citarlos y estudiarlos como autores? ¿Se trata de autores de geografía o de relatos históricos?

La lectura de la documentación producida implica reconocer en los viajeros, sean funcionarios o particulares, su calidad de autores. Los relatos de los viajes no son solo una fuente para asuntos comúnmente estudiados por la historia colonial (como la historia económica), sino que en su seno emerge el sujeto, el autor de estos relatos. Esta emergencia como asunto capital del debate por el lugar del sujeto en las ciencias sociales propio del denominado «giro lingüístico» para las ciencias naturales ya se había planteado durante el siglo XVIII como la tensión entre el carácter científico y especulativo. Esto condujo a otros asuntos: la aceptación de que la realidad se constituía en un escenario susceptible de ser aprehendido por el sujeto y por su naturaleza. Este es el trasfondo de la famosa división sujeto-objeto hasta nuestros días. Los periplos ilustran con lo anterior la condición narrativa de las fuentes ya subrayada por autores como Roland Barthes o Todorov.

Aun en los documentos producidos en las condiciones de oficialidad y de legalidad se destaca un tono subjetivo y de conciencia narrativa, el cual reclama ser analizado no solo como subjetivo desde el lugar de su producción sino desde la 'subjetividad', entendida como la presencia, explícita o implícita, de un «yo» que mantiene el discurso. Si se perdiera de vista esta condición de subjetividad, también se perdería la complejidad y riqueza de los relatos. Tiene razón de Certau cuando asegura que, en el ejercicio de la historiografía, hay una base para considerar la naturaleza del ejercicio de la narración, porque en ella el anhelo de lo imaginario y lo posible hace frente a las exigencias de lo real[44]. Lo mismo sucede con la apreciación de la narrativa connatural a la documentación histórica sobre descripciones geográficas, ya que en ellas se contiene una memoria subjetiva que articula un relato de hechos reales e imaginarios. Visto así, la documentación que sustenta la visión

44 Michel de Certeau, *La invención de lo cotidiano* (Centro Francés de Estudios Centroamericanos, 1980).

histórica de los espacios sobre los cuales ha sido producida tiene un carácter narrativo como parte del conocimiento geográfico.

Para el campo que nos ocupa, la propuesta de Roger Chartier, quien estudia los sistemas de percepción que atraviesan la realidad (apreciables en el análisis de las condiciones de producción de un texto), permite hacer una comprensión del universo cultural del siglo XVIII neogranadino. La autoconciencia narrativa es un pretexto para el análisis de las jerarquías y fuerzas de poder que operan en la factura de estos discursos[45]. Los relatos geográficos, como otros objetos de estudio, no existen independientemente como entidades externas, sino como sistemas de símbolos y como formas de conciencia. El peso de la narrativa en el desarrollo, tanto del quehacer histórico como en la definición de los límites de la disciplina de la historia, pone en el tapete el debate de la «subjetividad» del discurso que viene dada por la presencia, explícita o implícita, de un «yo» que se puede identificar. En este caso, en los autores de los periplos, la ficción, que parece connatural a la narración, se traslada al ejercicio del discurso histórico. Visto así, la historiografía constituye una base especialmente idónea sobre la cual considerar la naturaleza de la narración y la narratividad, porque en ella el anhelo de lo imaginario y lo posible debe hacer frente a las exigencias de lo real[46].

Características de los periplos marítimos

Salvador Bernabeu, en sus *Viajeros de la Ilustración*, refiere la enumeración que hace Gaspar Gómez de la Serna de las cinco características de los «viajeros ilustrados»: propósito didáctico y

45 Las principales formas de relación entre narración y verdad para la teoría de la historia, a partir del famoso «giro lingüístico», son: el discurso refleja la realidad o existe una tensión entre uno y otro o el discurso prefigura la realidad. Para Chartier no existe duda de que la historia, como relato, se puede considerar un género narrativo.

46 También de Certau muestra el carácter paradójico de la pugna por los límites entre las disciplinas, a la luz tanto de lo que llamamos cultura como de la modernidad.

reformador, conciencia de la realidad guiada por el signo de lo útil, visión analítica y descriptiva, crítica, veracidad y celo patriótico, y búsqueda de un árido estilo científista[47]. Una característica de la narrativa de los periplos marinos y costeros es la búsqueda de la libertad de la narración, en el marco de un horizonte teleológico y la búsqueda de un lenguaje objetivo. Esto lo ilustran los diarios del teniente Viana, lugarteniente de Malaspina en la famosa expedición en su paso por el Pacífico colombiano, y el diario del marino Amadeus Freizer escrito mientras realizaba el mismo recorrido de Malaspina con destino a Acapulco. Otra característica es la manifestación del tedio y los problemas propios del viaje, como se ilustra en el *Diario de viaje entre Cádiz y Cartagena de Indias* de José Celestino Mutis. Quizá uno de los matices más interesantes es el elemento de la intriga y la estructura de inteligibilidad de los diarios. Esto se puede ver en el documento de viaje redactado por Luis Arguedas, tomado del Archivo Histórico Nacional. Una última característica que resulta fascinante es la exhibición que se hace del conocimiento libresco y erudito del mar y de las costas, y una cierta mirada europea sobre el paisaje americano que se traduce en el hábito dieciochesco de levantar un inventario de los recursos biológicos del Nuevo Mundo.

Un horizonte teleológico para los imaginarios costeros

Cuando un autor como fray Antonio Caulín introduce su obra manifestando: «[...] que cuanto escribo en esta obra lo sujeto con humilde rendimiento a la corrección de nuestra santa madre Iglesia Católica, Apostólica, Romana», nos deja clara la sujeción general que manifestaron los autores oficiales durante el periodo colonial americano[48]. Entendemos esa sujeción no en un exclusivo

47 Salvador Bernabeu Albert, «Ilusos o ilustrados, novedades y pervivencias en los viajes del setecientos», *Revista de Occidente*, n.º260 (2003).

48 Historia Corográfica natural y evangélica de la Nueva Andalucía Provincias de Cumaná, Guayana y Vertientes del Orinoco, dedicada al Rey Carlos III por el Reverendo P. Fray Antonio Caulín dos veces provincial de los Observantes de Granada. Dada a luz de orden y a expensas de su Majestad

sentido religioso, sino en el reconocimiento tanto de la potestad de los reyes católicos como del orden monárquico en general, con lo cual la sujeción al orbe cristiano lo es también al modelo económico analizado y debatido, no solo para España, sino para sus colonias. Por supuesto, la cobertura de ese orbe se amplía cuando lo que se quiere analizar es la manera de concebir el espacio que subyace a las descripciones, tanto de los viajeros como de los funcionarios que las elaboraron.

Hyden White —haciendo énfasis en la relación que Hegel sugiere entre ley, historicidad y narratividad— presupone la existencia de un sistema legal en contra o a favor del cual se produce el relato; a partir de lo anterior, en palabras de White, surge la sospecha de que la narrativa (desde el cuento popular, la novela hasta los anales a la «historia») sostiene una relación con la legalidad, la legitimidad y la autoridad, elementos que se manifiestan en los relatos[49]. Desde otra orilla, el filósofo Daniel Herrera asegura que hay una mentalidad española consistente en: ideales nobiliarios, el desdén por el trabajo y el apego a los títulos de tierras, hacia la búsqueda de nuevas fuentes de recursos fiscales y a la entrada muy particular en la dinámica marítima comercial internacional que usó como escudo y argumento el monopolio. Otra manifestación de esa «teleología» es la aplicación de lo que algunos autores han denominado como «el vacío», esto es, la idea de que América era un «continente» que había que llenar con los ideales hispánicos de progreso. En términos estrictamente poscolonialistas, se podría decir que esa llenura tuvo, en los relatos y descripciones, un apoyo para la consolidación de una idea de identidad, la consolidación de unos héroes, como el conquistador español, y de unas formas de vida y de economía coloniales[50].

Por su parte, Antonello Gerbi resume toda esta teleología en un concepto particular: la exaltación de España. Para Gerbi, el

en el año de 1779.

49 Hyden White, *El contenido de la forma. Narrativa, discurso y representación histórica* (Barcelona: Editorial Paidós, 1992).

50 Eduardo Subirats, *El continente vacío. La conquista del Nuevo Mundo y la conciencia moderna* (México: Siglo XXI Editores, 1994).

ejercicio de ponderación de las nuevas tierras descubiertas y colonizadas, «tres veces más vastas que toda Europa», produjo un tono edénico y «escenográfico» que, en sus palabras, se esfuma y se pierde en la más genérica exaltación de la grandeza de España y de la osadía de los españoles. De esa manera, y tratándose de unas tierras nuevas en donde las riquezas naturales son más grandes que las europeas,

> Las riquezas y los esplendores de las Indias son la adquisición más codiciable del emperador Carlos; y esas tierras, que los antiguos pretendían desiertas, le suministrarán en cambio, con su populosa opulencia, los medios para dominar el mundo entero.[51]

En el marco de dicha teleología, la práctica del monopolio comercial, como manifestación del poder de la monarquía, se traduce en una «exaltación» de España, la cual se manifiesta de varias maneras. La evocación de la ley y la lucha contra la transgresión de las leyes que garantizan jurídicamente la estabilidad del Estado son una condición, denominada por Roberto González Echeverría como un «discurso hegemónico», que permeó las narraciones de los viajeros[52]. Incluso, desde ese presupuesto, el autor propone una historia de la narrativa latinoamericana que encuentra su génesis no solo en la picaresca, sino directamente en el discurso jurídico. Pero esta exaltación genera actitudes manifiestas en las descripciones geográficas, una de ellas, suponer que el amor a España implica un rechazo al extranjero.

51 Antonello Gerbi, *La disputa del Nuevo Mundo. Historia de una polémica, 1750-1900* (México, Fondo de Cultura Económica, 1982).

52 Para González la hegemonía discursiva consiste en una disciplina o parte de un sistema que suministra la descripción más comúnmente aceptada de la humanidad y representa las creencias más extendidas de la intelectualidad de un periodo dado. «En el interior de este discurso, el individuo encuentra relatos acerca de sí mismo y el mundo que le parecen aceptables, y en cierta forma acata y obedece. El prestigio y el poder sociopolítico le dan vigencia a estas formas de discurso». Cfr. Roberto González Echevarría, *Mito y archivo. Una teoría de la narrativa latinoamericana* (México: Fondo de Cultura Económica, 1998).

Evaluar «fortalezas», el lenguaje objetivo

Como señala Gregorio Weinberg, gran parte del *Diario de la Expedición al Mar del Sur* de Amadeo Freizer hace memoria de las observaciones geográficas, precisiones astronómicas o informes sobre las fortificaciones. Su prosa deja apreciar la libertad en las ocasiones en que confiesa su estado de ánimo o describe las costumbres curiosas de los pueblos, a pesar de que estos diarios deben oficialmente tratar asuntos técnicos con un tono que revista objetividad[53]. Esto no lo priva de hacer «discretas comparaciones de las cuales muy pocas veces infiere juicios categóricos; siempre está presente el espíritu crítico»[54].

El diario reviste particular importancia por sus ricas descripciones del terreno, las costas y puertos, las cuales son hechas con un evidente interés comercial. No se trata de un mero informe científico, sino de un relato que sorprende por sus confesiones, reflexiones personales y secretos. Es el caso de su referencia a los caminos y acueductos de Chile, los cuales no resultan tan curiosos al autor, como lo que esperaba dados los relatos orales de los marinos o libros sobre el Pacífico; al respecto reconoce que lo único que le resulta interesante son «las costumbres de los habitantes y aquellas rarezas que la naturaleza allí produce, particularmente el oro y la plata», que es la información que, en un sentido correctivo, dice que le hace falta al conocido *Journal* del padre Feuillée[55].

En cuanto a las obligadas referencias históricas, el autor da importancia tanto a aquellas de los europeos como a las de los indios americanos. En el primer sentido, no deja de mencionar

53 La expedición que de Amadeo Freizer arrancó de Francia con escala en Cabo Verde y la isla de San Vicente y luego hizo una travesía por el océano para llegar al Brasil, con rumbo a Tierra del Fuego y el cabo de Hornos en donde hizo el recorrido por las costas del Pacífico chileno. Describe el derrotero en detalle las Islas de Juan Fernández, los puertos de Tahualcano, Concepción, Valparaíso, Penco y las ciudades puerto del Callao. Posteriormente narra en retorno a Europa.

54 Gregorio Weinberg, «Prólogo», en Amadeo Frezier, *Relación del viaje por el mar del Sur* (Caracas: Editorial Biblioteca Ayacucho, 1982).

55 Amadeo Frezier, *Relación del viaje por el mar del Sur* (Caracas: Editorial Biblioteca Ayacucho, 1982).

los hechos de 1619, fechas en que los hermanos García de Nodal reconocieron el mar del Sur por el cabo de Hornos, de lo cual quedó la importante *Relación del viaje que hicieron por orden de Su Majestad y acuerdo de el Real Consejo de Indias al descubrimiento del estrecho nuevo de San Vicente*. Una de las constantes de la mayoría de las memorias de viajeros europeos en América es la observación de los indios del Darién. Mientras que un clérigo, como Antonio Julián, al introducir en su *Perla de América*, la descripción de Santa Marta evoca, como lo hacen todos los que llegan al Darién, dando cuenta de la hazaña de Vasco Núñez de Balboa, Freizer ofrece una explicación de la belicosidad indígena darienita que encontraríamos con dificultad en otros diarios de pacificación. Para el autor, los indios: «conservan el recuerdo del mal trato que los españoles tuvieron con sus antepasados cuando los sometieron, lo que perpetúa el odio que sienten por ellos». Concluye que una manera de animarles y acercarse a ellos es recordarles las victorias que luego tuvieron sobre los extranjeros, a quienes expulsaron de cinco ciudades. De los indios relata la particularidad de sus armas y del sistema de defensa indígena en general con el mismo detallismo con que evalúa el estado de las fortificaciones españolas:

> Cuando se ven obligados a fortificarse construyen empalizadas o simplemente se parapetan detrás de gruesos árboles. Por delante, de tanto en tanto, hacen pozos cuyo fondo erizan de estacas con espinas plantadas en la tierra y los recubren con hierba para que el enemigo se engañe; desdichados de aquellos que caen en sus trampas, porque los despedazan, les arrancan el corazón, que trozan, y se arrojan sobre su sangre como bestias feroces [...].[56]

En el relato de Freizer y en el de Malaspina podemos ver la típica característica del XVIII de aspirar a un lenguaje objetivo. Esta búsqueda de cientificidad es lograda: nada de exageraciones ni fantasías, nada de las ironías y disputas innecesarias que tanto se prohíben a los escritores en las normas retóricas recomendadas por

56 Ibíd.

Juvencio. Veamos el *Diario del teniente de navío Franciso Xavier de Viana*, en los viajes de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* en 1789, 1791, 1792 y 1793, en el seno de la expedición Malaspina. Brevemente podemos referir este extenso diario, que arranca de Guayaquil el 28 de octubre de 1789, con una romántica escena a la orilla del río, en donde la gente de la ciudad «con sus pañuelos nos daban pruebas nada equívocas de su amabilidad y buen afecto, al que correspondimos [...]»[57].

El día 2 de noviembre, la comparación de los relojes arrojaba la marcación en grados de longitud, en este caso 72° y 71°, y se anunciaba, con tiros de pistola, los vientos favorables del norte. Pasaron la costa del río de Tumbes, el 3 de noviembre mejoró el tiempo. El 4 de noviembre con el viento del sur llegaron a Santa Helena, el día 5 de noviembre se hicieron las operaciones de medición lo cual nos permite ver el uso de los instrumentos del Observatorio de la Marina de Cádiz:

> [...] dirigiendo nuestros rumbos según las diferentes configuraciones de la costa, y como á distancia de tres á cuatro leguas, y aun muchas veces menos, según se presentaban los puntos más visibles de ella, ligando al mismo tiempo la Isla de Solango y los Ahorcados, quienes con Santa Helena forman hacia el S. una grande ensenada, en cuyo fondo está situada la ciudad y puerto de aquel nombre : al hallarse E. O. con aquella isla se descubrió la de La Plata, que próximamente corre con Santa Helena N. S., algunos grados O., á poco rato se avistó la punta del río de Jipijapa, y reconocida la ensenada que forma esta con la de la Canoa ó del Callao, dirigimos nuestro rumbo á la mediania del canal entre la costa y la de la Plata; esta isla es medianamente alta, a distancia de cuatro á cinco leguas de la costa, tiene dos puertos, uno á la parte del S. y otro á la del N., es limpia y solo en la punta meridional tiene unos islotillos, que desde lejos se manifiestan; el canal conserva un fondo de 30, 23, 20 y 18 brazas de agua, sobre arena lama.[58]

57 Franciso Xavier de Viana, *Diario del Teniente de Navío Franciso Xavier de Viana. Viaje de las corbetas, m. c. «Descubierta» y «Atrevida», en los años de 1789, 1791, 1792, y 1793* (Montevideo: Imprenta del ejército, 1849).

58 Ibid

El clima cambiará un poco para cuando la expedición, el día 8 de noviembre, se acerque a isla de Gorgona, en donde deberán luchar contra una marejada y «cielos achubascados, que de rato en rato desahogaban con mucha agua». La isla es descrita con sus tres montes, de los cuales, el de la Trinidad se puede ver a diez leguas[59]. El día 9, antes de llegar a la isla de Palmas, se narra el hallazgo de una familia y la alteración del rumbo a causa del viento del S. O.:

> [...] la corriente alteraba el gobierno de las corbetas, por consiguiente, sus prontos movimientos igualmente nos arrojaba hacia la costa con bastante velocidad; estos accidentes y el no sernos fácil montar la Punta de Chavica, continuando en V.ª de tierra, hizo que aquel Comandante tomase luego la vuelta del S., que á su imitación verificamos con toda fuerza de vela. Situados después por nuestras observaciones del medio día en aquellos planos, y marcada la isla al E. corregido, pasamos á investigar su mala posición, tanto más notable cuanto que su error era en la latitud, pues comparada la nuestra de 351 inferida con la mayor escrupulosidad y combinaciones más estrechas por el error que podía haber contraído la observación.[60]

Siguiendo el periplo que será conocido después como la corriente de Humboldt, con vientos cambiantes y chubascos, los viajeros alcanzaron las islas Anegadas y Punta Solano, en donde las borrascas separaron las dos embarcaciones:

> [...] sufrimos inmensas aguas, muchísimos relámpagos y fuertísimos truenos: en esta disposición, amanecidos con solo las gavias por tener el viento cuasi calma; ya próximo al salir el sol empezó á refrescar algún tanto, á cuya hora avistamos la costa, y en consecuencia hicimos toda fuerza de vela según el ángulo del viento.[61]

Las embarcaciones se unieron en la lucha contra la marea contraria que les dificultó el acceso a la ensenada de Panamá. Viana describe la isla de la Galera al sur 67° o y, a distancia como de tres

59 Ibíd.
60 Ibíd.
61 Ibíd.

millas al norte, la isla de Rey, Guarachiné al sur 65° este, y Punta de San Lorenzo al norte 54° este[62]. Allí instalaron un observatorio temporal:

> [...] colocado el cuarto de círculo y puesto el péndulo en movimiento, se empezaron las comparaciones de aquel con los relojes, por medio de señales en tierra con pistoletazos, y á bordo la de estar dispuestos, lo indicábamos con una bandera en los topes mayores de ambas corbetas.[63]

Irónicamente, la razón de la instalación, y también de la corta permanencia del observatorio en este lugar, es la misma que motivó la presencia de sujetos ilegales quienes, sin una tecnología tan avanzada, con pericia y paciencia se instalaron para apostarse a esperar como fieras en acecho el paso de los galeones de la plata provenientes de Perú.

Los diarios militares: observatorios del cabotaje

Las expediciones militares se convierten, como muchas otras memorias de periplos (marítimos terrestres y costeros), en verdaderos observatorios de las dinámicas costeras. Esto ocurre con el diario de Antonio de Arévalo y el de Antonio de la Torre y Miranda. En el caso de este segundo, hay muchas referencias a las visitas que hacían los ingleses desde Jamaica hacia las costas del Darién y la fluidez de su trato con los indígenas, quienes, a su vez, viajaban a Jamaica, como atestigua el relato de 1761 citado por Pilar Moreno de Ángel:

> El capitán de los indios mosquitos en la zona del Darién, Ramón Mascarana, fue llamado desde Jamaica por aquel Gobernador inglés que le ofreció regalarlo y con efecto cuando fue, le dio casaca, chupa, sombrero, camisa, medias, zapatos, escopetas, piedras, pólvora, municiones y otras cosas junto con una patente y un bastón, y le dijo que tuviesen correspondencia con los ingleses, que si viniese

62 Ibid.
63 Ibid.

aquí alguna embarcación suya maltratada por temporal o combate le diesen lo que necesitara y la ayudasen a componer.[64]

El diario de De la Torre y Miranda entra detalles que ilustran la comunicación frecuente de los indígenas con los ingleses en la zona y del comercio activo entre ellos, en el que se destacan artículos como escopetas, pólvora, municiones, herramientas y ropas, a falta de un comercio de estos géneros con los españoles[65]. El autor hace las exploraciones correspondientes para un camino por tierra entre el río Sinú y la provincia de Citará para conectarse a la provincia de Antioquia, y, en compañía del capitán Juan Ximénez Donoso, realiza un recorrido en una fragata y tres balandras al río Atrato, con el fin de refrenar la presencia de extranjeros en el Darién, propiciada por la inminencia de la guerra contra Inglaterra; esta expedición tuvo los conocidos resultados de aumentar y facilitar la explotación del oro para la Corona.

Pilar Moreno de Ángel relata el encargo del virrey Manuel Antonio Flórez a De la Torre y Miranda de emprender una expedición hacia el Orinoco para refrenar las penetraciones de extranjeros en los llanos orientales. Para ello, lo primero que hace el poblador es consultar la *Historia natural y geográfica del Orinoco* de Joseph Gumilla, antes de iniciar su viaje en 1782. Siguiendo una ruta contraria a la de los buscadores del Dorado —quienes llegaron desde el Atlántico por la boca de los Dragos, embarcándose a la búsqueda del río Negro y el río Meta, por el Orinoco—, De la Torre y Miranda va desde el Meta hacia el Orinoco, el cual describió hasta

64 Pilar Moreno de Ángel. *Viajero y poblador.*

65 Los indios y los negros no fueron siempre descritos como amigos de los ingleses. En la *Dragontea*, crónica de finales del siglo XVI, se relata el último viaje y la muerte de Francis Drake. Allí Lope de Vega hace una digresión en la cual cita cómo los negros de Santiago del Príncipe se enfrentan a Drake: los negros, anota, eran libres para ponerse al servicio de quien quisieran y ofrecer libremente su conocimiento geográfico. Antonio Jiménez Sánchez muestra cómo los indios establecieron acuerdos con la audiencia de Panamá. Cfr. Antonio Jiménez Sánchez, «Confines del Imperio Hispánico: los cimarrones de Santiago del Príncipe y la Dragontea (1598)», *Hispanic Review* 75, n.º 2 (2007).

llegar a la famosa ciudad de Angostura. Pero en el abanico de sus recorridos hay uno referido por Manuel Lucena Giraldo, correspondiente a agosto de 1774, cuando el poblador se embarca hacia la isla de Barú para estudiar la forma de asentar una población que congregue a los isleños, cuya dispersión, en términos de las órdenes reales expedidas para su viaje, ampliaba el riesgo de una invasión a Cartagena. Para Lucena Giraldo, De la Torre y Miranda hizo gala de empirismo al asentar estas poblaciones como las del canal del Dique y las montañas de María. En su primer viaje a la isla, el ingeniero hizo una inspección del terreno y señaló las recomendaciones acerca del mejor lugar para fundar un pueblo; luego retornó con todo lo necesario en hombres y materiales para levantar los pueblos, pero, después de convocar y explicar a los pobladores el decreto del gobernador para que trasladaran sus casas al lugar señalado en Santana, se ausentó, con el triste resultado de que, a su regreso en febrero de 1775, la gente no había cumplido la orden. Volvió a impartir las órdenes pero la gente se «arrocheló» tan pronto dio la espalda, lo cual le hizo buscar formas de presión, como mandar derribar las casas que los pobladores tenían dispersas[66].

El ingeniero Arévalo y su *Diario de operaciones*

Al margen de los informes de los virreyes sobre el control del territorio neogranadino, los levantamientos de los indios en sus costas siguieron ocurriendo en el siglo XVIII. Uno de los más conocidos es el caso del levantamiento guajiro de Lorenzo Estrada y José Antonio, llamado 'el herrero'. Como una medida de control, Antonio de Arévalo fue designado para pacificar no solo la Guajira, sino el golfo de Urabá en 1761, en cuyas acciones realizó la siguiente ruta: Cartagena de Indias, isla Palma (que pertenece a las islas de San Bernardo), la bahía de Calidonia, el istmo y golfo del Darién, luego los caminos a través del istmo y el reconocimiento de la bahía

66 Manuel Lucena Giraldo, «Las nuevas poblaciones de Cartagena de Indias 1774-1794», *Revista de Indias*, n.º 53 (1993).

de la Candelaria. Para el caso de su larga expedición por la Guajira, como nos advierte Adelaida Sourdis, el periodo de 1770 a 1776 no es el más conocido de Antonio de Arévalo; en esos seis años estuvo a cargo de la campaña de pacificación. De la suma de los diferentes documentos tomaremos, buscando la conexión con las características de los periplos marítimos, su *Diario de operaciones* de 1771, correspondiente a la mencionada campaña relatada por Arévalo y su lugarteniente José Benito Enciso. La campaña inicia en uno de los primeros asentamientos hispánicos, Nueva Cádiz de Cubagua, más conocida como isla de Cubagua, a la cual se trasladaron habitantes españoles, interesados en el negocio de las perlas, entre la primera y segunda década del siglo XVI; allí se funda Santa María de los Remedios que estaba bajo la jurisdicción de Santa Marta. En 1768 existían en La Guajira siete pueblos de indios fundados por capuchinos: Boronata, El Rincón, Laguna de Fuentes, El Cercadillo y Orino, La Cruz del Salvador y Camarón. En general, los indios estaban «apaciguados» a excepción de los cozinas, quienes mantuvieron su forma de vida y, además, atacaron las haciendas y hatos de españoles. Por tal motivo, el gobernador de Riohacha, Jerónimo de Mendoza, armó una expedición al mando de don Juan de Armas, quien, en lugar de cumplir su deber, se dedicó a robar y a matar a los indios junto con otros españoles que lo imitaron en las poblaciones de La Soledad, Cavis, Marbella, Mancornado, Moreno y El Arenal. De esta suerte, relata Adelaida Sourdis, se generó la injusticia que motivó el levantamiento de más de siete mil indios, «entrenados por los contrabandistas ingleses y holandeses» con quienes comerciaban[67]. En ese momento aparece el ingeniero Antonio de Arévalo como encargado del proceso de negociación y pacificación, para lo cual se esforzó en la búsqueda de la amistad con los indios y «un poco de presión», con la que logró la fundación de poblaciones y el fin de tres años de rebeliones y retaliaciones.

67 Adelaida Sourdis Nájera y Antonio de Arévalo. *La pacificación de la Provincia del Río del Hacha 1770-1776* (Bogotá: El Áncora editores, 2004).

El éxito de esta labor, para la cual fue nombrado por el virrey Manuel de Guirior, lo llevó a ser encargado de una expedición similar para la provincia del Darién. Los documentos tomados acá son de la primera etapa. El diario inicia con una presentación geográfica de la provincia como escenario de fondo del comercio nacional español. Allí se ubican los puntos de: ciudad de Riohacha, a la orilla del mar de su rada, Santa Marta y saco de Maracaibo; cabo de Chichivacoa, siguiendo la costa hasta el río Sucuy, en la laguna de Maracaibo, y de allí tierra adentro al oeste, extensión en la que se levantan las ciudades de Moreno y Camarón; los puertos de indios de Boronata, el Rincón, Orino, La Cruz y Camarones; las rancherías Parauje, Sinamaica, Calabazo, Cojoro, Sabana del Valle, Chimare, Macuira, Portete, Bahía Honda, Carrizal, Boromboro e intermedios. Describe algunos puertos de los cuales advierte que hay varios lugares de rada abierta «a todos vientos generales» muy frecuentados, en sus palabras, por extranjeros y muy poco de españoles; describe los puertos menores, Portete, Bahía Honda, Chimare, Macuira y Tucacas, o puerto de los cozinas. Aunque estos son puertos menores, sus condiciones son mejores que las del puerto principal para embarcaciones más pequeñas, como las balandras, situación que anuncia el rico comercio de cabotaje de la zona. Por esto, el *Diario de operaciones* empieza a constituir un observatorio de la dinámica de cabotaje.

El hecho de elaborar un diario que permita ser usado como un observatorio de periplos costeros es un ejercicio en el cual Arévalo manifiesta una importante experiencia, no solo para la Guajira, sino para otros puntos de la costa neogranadina. Para probar que existe ese observatorio podemos citar el inventario inicial que nuestro ingeniero hace del comercio, desde el pueblo de La Cruz hasta Bahía Honda, donde los indios tratan ilegalmente con los extranjeros los géneros de ropas, armas, ganado: «[...] haciendo ya naturaleza esta envejecida costumbre que han ejercitado sin freno y sin reconocimiento al soberano como sus vasallos, ni a la superioridad del virrey»[68]. Luego en el diario se hace mención de

68 Adelaida Sourdis Nájera y Antonio de Arévalo, *La pacificación de la*

la urgencia de la Corona española por controlar los avances de la llamada colonia de Nueva Calidonia, lugar en el cual Arévalo hizo un primer acercamiento amistoso con los indios, intentando ganar su confianza. El diario se detiene allí en la curiosa anécdota según la cual el ingeniero propuso a un jefe indígena darle un sueldo como funcionario del rey de España, lo cual fue rechazado; posteriormente visitó la famosa isla de los Pinos, descrita en un estado de abandono; siguió a la punta San Fulgencio, con siete piraguas de indios y un mestizo, con quienes discutió acerca de la autoridad de España sobre estos territorios, dado que ellos manifestaron obediencia a la autoridad inglesa. Luego, se internó por los famosos caminos del istmo, aquellos que recorrieron, unos a pie otros a lomo de mula, los piratas Francis Drake, Dampier y Wafer, así como los cargadores oficiales que traían la plata de Perú. Allí Arévalo hizo algunas observaciones sobre la posibilidad de comunicación interoceánica, proyecto que tituló *Camino del Darién*. En el golfo del Darién describió con especial detalle el cabo Pitón, centro de asentamiento de aquellos franceses acerca de los cuales se insistía en los interrogatorios que citamos del expediente de violaciones a la prohibición de navegación por el Atrato[69]. Luego, se detuvo en las bocas del Atrato y cerró con el «retorno a Cartagena de Indias». Durante todo su recorrido el autor se conduce

Provincia del Río del Hacha 1770-1776.

69 A inicios de 1660 el aumento de liderazgo de Francia en Europa se hizo sentir en su papel en las exploraciones en el Nuevo mundo. También en la Guerra de los 30 años con la que minó el poder de los Austria e inició su influencia cultural e intelectual ilustrada; pero un aspecto interesante de esa expansión es el Caribe en donde, compitiendo con los ingleses avanzaron hacia la conquista de Tortuga a través del respaldo en distintos lugares estratégicos de Centroamérica el norte de Colombia y Venezuela con lo cual se entiende que también del golfo del Darién, a grupos de exploradores que se aventuraban en algún intento colonizador. En esa misma dirección les fueron otorgadas patentes a algunos filibusteros. En lugares como el Darién, la presencia de grupos de colonos aventureros por caminos clandestinos, les permitían sobrevivir por años.

> [...] con gran sentido político y exponía las grandes ventajas que supondría para la gobernación de Panamá la fundación de las dos ciudades, la de río Caimán para la protección del litoral este del golfo y la de Calidonia para la Mosquitia.[70]

Haciendo gala de su erudición en los temas de la geografía, en los *Diarios de operaciones* correspondientes a la expedición en la Guajira, Arévalo inicia con un relato de las pacificaciones anteriores, como la de Bernardo Ruiz en 1761, quien usó como estrategia la fundación de la villa de San Carlos la cual no prosperó contra las expectativas.

> [...] con entera libertad, hechos dueños absolutos de ella sin permitir paso por allí a otras partes y manteniendo comercio abierto con extranjeros: sin que ninguno de los muchos que han solicitado, unos la conquista y otros su reducción, haya logrado adelantar más que la fundación de los pueblos sublevados.

Ante ello, un segundo intento de establecer la seguridad para el comercio, a través de embarcaciones guardacostas en Riohacha y Bahía Honda, fracasa, como las expediciones de Juan Josef de Armas en 1768 y la de Antonio Pimienta[71]. Este es el inicio del cuerpo de los más de sesenta diarios que comprenden las anotaciones del «día a día» de la campaña, a cuyas páginas nos referiremos brevemente según las fechas del diario que iluminen el registro de periplos.

Casi en el mismo sentido que Lorraine Daston en la compilación *Biographies of Scientific Objects*[72] (en donde variados historiadores de la ciencia se ocupan de desarrollar la idea de que de los instrumentos científicos, entre los cuales se cuentan los náuticos,

70 José Manuel Zapatero, «Expediciones españolas al Darién, la del ingeniero militar D. Antonio de Arévalo en 1761», *Revista de Historia Militar IX*, n.º 19 (1968).

71 Adelaida Sourdis Nájera y Antonio de Arévalo, *La pacificación de la Provincia del Río del Hacha 1770-1776*.

72 Lorraine Daston (ed.), *Biographies of Scientific Objects* (Chicago: University of Chicago Press, 2000).

pueden ser estudiados desde la biografía de los mismos), en este diario, como en mucha de la documentación relacionada, es fácil apreciar la «biografía» de algunas embarcaciones que se nos empiezan a hacer familiares, como La Candelaria, El Nepomuceno o La Pastora. Hay llamativas anotaciones sobre las embarcaciones que entran y salen de los puertos, en especial del de Riohacha; estas entradas y salidas se alternan con otra serie de eventos que irrumpen en este paisaje del puerto, y que dan cuenta de las necesidades de abastecimiento del comercio de cabotaje e, incluso, del interoceánico que une esta costa con el mar internacional y con otros puntos neogranadinos como Santa Marta y, en especial, el centro administrativo de Cartagena de Indias. Justamente a ese destino se dirige la primera balandra del rey, que aparece en el primer diario. Su nombre es La Pastora y lleva a bordo cinco barriles de harina, algunos soldados, un sargento, un cadete, dos cabos y trece hombres del fijo de Cartagena, algunos de ellos desertores de la expedición por enfermedades. De las correspondientes a abastecimiento, se pueden destacar los siguientes movimientos: en desarrollo de la expedición de pacificación también hay muchos movimientos, como el 28 enero 1773, en que parten a Camarones, para construir la casa del cura de una de las poblaciones nuevas, el capitán, el alcalde y 18 indios con una barca y dos fanegadas de maíz, algunas menudencias y dos mantas. Esa noche hace vela para Santa Marta la balandra La Pastora[73].

El 13 de febrero de 1773 salió para Cartagena la canoa de Pedro Grijo, con 31 barriles de harina para entregar a la disposición del virrey y al día siguiente la balandra real El Nepomuceno es destinada a recorrer la costa del este y puertos de Bahía Honda, Portete y Macuira, para vigilar si hay embarcaciones tratantes. El 12 de marzo de 1773 se describe la transacción de víveres desde la balandra nombrada La Candelaria, que viene de Jamaica con 232 barriles de harina, dos de bacalao, 20 de mantequilla, cuatro cestas de queso, dos barricas de limetas de cerveza, una de loza, un barril de guardabrisas, una barrica de aguardiente romo y cinco barrilitos de biz-

73 Ibid.

cocho. A los dos días, la misma balandra sale apara Cartagena con cinco barriles de harina, algunos soldados, un sargento, un cadete, dos cabos, trece hombres y otros desertores por enfermedades de difícil curación, así como 12 presos por los daños que hicieron a los indios antes del levantamiento que mencionamos. Es curioso que, a los cinco días, el autor anota que una embarcación llamada Santiago, particular, inicia el mismo recorrido, también con harina, desde Jamaica a Cartagena; aquí el *Diario* registra que su capitán:

> [...] no trae cosa particular que añadir a las noticias de Jamaica que se tuvieron con la antecedente que de allá vino, a excepción de que dice que el invierno antecedente fue escaso de aguas en Philadelphia y aquella costa, por cuya razón está escasa la harina.

Así pues, se aprecia que en el comercio de cabotaje no solo se transportan víveres, sino que se puede adquirir valiosa información. Para el 11 de febrero La Pastora llega de Santa Marta y la llamada La Candelaria de la compañía de Vila y Morales que debe venir con ella en el término de 25 días: lleva a bordo 60 mulas. El 29 de marzo llega La Pacífica, que viene de Santa Marta con dinero pedido a Mompox y 2.000 ladrillos que se pidieron para hacer un horno en Bahía Honda para cocer pan. El primero de marzo salió de Riohacha a Santa Marta, el Nepomuceno a traer «el caudal que se ha pedido a Mompox para mantener las milicias y otros gastos de aquí»[74].

Cabe anotar que, en el intermedio de las fechas del día a día de los *Diarios de operaciones* militares en que se aprecia la dinámica costera, se desarrollan una serie de eventos que resaltan el estado político en que se desenvuelven estas actividades. Es el caso de la carta remisoria del *Diario de Operaciones* número 56, en donde se informa acerca de la muerte de algunos indígenas en desarrollo de una treta a causa de las negociaciones de paz con los españoles. Allí se narra que el 22 de noviembre de 1776 entraron en Riohacha 25 hombres de diferentes poblaciones con el fin de reforzar la defensa de la plaza del Hacha y «convoyar» las conducciones de víveres a la villa de Pedraza; al amanecer entró un indio a la plaza, procedente

74 Ibid.

FIGURA 24. Mapa que muestra la costa de Panamá y que se extiende hasta Curazao y Bonaire; resalta sobre el mar la ruta de los galeones oficiales desde España. Se aprecian todas las cordilleras y aun las más cortas cadenas de montañas del territorio neogranadino. «The coast of Terra Firma from Cartagena to Golfo Triste», por Thomas Jefferys, geógrafo del Rey, y publicado en Londres en mayo de 1794. Fuente: Sala de documentos raros y manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá, Colombia (BRBLAA 979190).

del pueblo del Rincón, para dar al gobernador un recado de su capitán, pidiendo la liberación de unos indios sospechosos de sedición.

Continuando con la particular estructura narrativa de este diario, a continuación aparecen los relatos de salidas y entradas de embarcaciones, correspondientes a los días siguientes del diario 56. El primero que ha fondeado es la goleta San Joseph, con refuerzos de gente y municiones de rocas y guerra a San Bartolomé de Bahía Honda, con el aviso de una posible emboscada que preparaban unos indios para el día siguiente; asimismo, traía otras informaciones graves, como la ejecución y exhibición de la cabeza de Juan Jacinto para escarmiento. Un último acontecimiento que, para beneficio de nuestro argumento acerca de la particularidad marinera de estos diarios, es el relato de las consecuencias del motín,

resumidas en la determinación del teniente con respecto a los reos sospechosos: al parecer, pensaba castigarlos, sometiéndolos a un periplo costero rumbo a otro puerto principal de la Nueva Granada. En el caso, se asegura, de que en el puerto de Riohacha hubiera alguna balandra de guardacostas, «[...] los embarcaría para remitirlos a plaza Cartagena de donde podrán destinarse a paraje más distante que no volvieran a estar y no movieran los ánimos de los que quedaran vivos [...]»[75].

Para el año de 1775, en desarrollo de la segunda etapa de la campaña de pacificación, que corresponde a la fundación de las nuevas poblaciones, continúa la observación de los movimientos con ocasión de estos trabajos. Un breve ejemplo lo constituyen los viajes, como los registrados en septiembre, para Bahía Honda destinados a conducir víveres para la guarnición y a trasladar gente para la fundación de Apiesi, a la que se llevan ornamentos para la iglesia y otros materiales. No fundada aún la población, las naves oficiales identificaron en esta costa el fondeo de tres barcos de comercio ilícito, con armas y municiones para los indios a cambio de mulas y caballos[76].

De la lectura de los diarios de Arévalo como observatorio, cabe decir que los movimientos legales descritos permiten ver la manera en que el cabotaje oficial pugna por marcar los espacios ganados. Allí también encontramos presencia de ilegales que aparecen en los diarios en una serie de movimientos sospechosos y un sentido de intriga que pueden llegar a entretejer entre sí algunas historias. Y esto es común en una costa en la que, durante el período colonial, las embarcaciones particulares tuvieron con frecuencia permiso para arribar temporalmente. El 15 de enero de 1773, una balandra de Hermenegildo Robles salió con licencia para buscar víveres; provenía de los cayos franceses con 41 barriles de harina, seis quesos, 20 cajas de aceite, casi 1.000 cajas de licores, entre otros. Esta balandra fue vigilancia por 13 hombres; a los dos

75 Ibíd.
76 Ibíd.

días partió una goleta inglesa y entró una holandesa perteneciente a un judío llamado David Morales.

A los seis días el *Diario de operaciones* relata las siguientes noticias: que una goleta inglesa, que salió el 17 al Carrizal a coger las tortugas, hizo fondo, lo cual fue reconocido por el comandante guardacostas Francisco Polanco, ante lo cual despachó al Nepomuceno, embarcación que, con solo acercarse, hizo que dicha nave se marchara rumbo a Jamaica. Más inquietantes resultan las noticias del siguiente día que narra la entrada de un hombre llamado Antonio de León con 11 franceses que manifestaron huir hacia los cayos en una goleta llamada Mariana, que salió de Curazao. La presencia ilegal de franceses en todos los puntos de la costa de la Nueva Granada es frecuente. A inicios de 1660 el aumento de liderazgo de Francia en Europa se hizo sentir en su papel en las exploraciones en el Nuevo mundo. También su liderazgo en la Guerra de los 30 con la que minó el poder de los Austria e inició su influencia cultural e intelectual ilustrada; pero un aspecto interesante de esa expansión es el Caribe en donde, compitiendo con los ingleses avanzaron hacia la conquista de Tortuga a través del respaldo en distintos lugares estratégicos de Centroamérica el norte de Colombia y Venezuela con lo cual se entiende que también del Golfo del Darién, a grupos de exploradores que se aventuraban en algún intento colonizador. En esa misma dirección les fueron otorgadas patentes a algunos filibusteros, los cuales en lugares como la isla en mención superaron al número de filibusteros ingleses. Para La Tortuga este fue el precedente del nombramiento del aventurero Jeremías Des-champs como gobernador de la isla en 1656. En lugares como el Darién, hubo presencia de grupos de colonos aventureros por caminos clandestinos aun con estancias que les permitían sobrevivir años.

Hay muchos datos acerca de los movimientos hechos por dueños particulares, entre febrero y marzo de 1773: sale para Curazao la balandra Santa Ana, con palo de tinte y cueros; una balandra de Santiago Piche a traer 550 barriles de harina de Jamaica «de su cuenta», llega una balandra El Dolfi, con destino a Curazao pero arriba en Riohacha por las averías que experimentó en el viaje

FIGURA 25. «Mapa General de la Provincia de la Hacha ubicada entre las de Santa Marta y Maracaibo [...]» (1773), por Antonio de Arévalo. Fuente: Servicio Hidrográfico del Ejército de Madrid, España.

a Jamaica, de donde viene con 15 barriles de harina, 5 de loza, 3 de frijoles, 4 de dulces, 5 jamones, un quintal de cera, un barril de cebollas, entre otros víveres verificados. Es un caso en que se argumenta una emergencia para arribar a la costa guajira, casi como el siguiente en que se entrevista al capitán de un barco quien aseguró haber salido de la isla de Granada para comerciar tabaco, pero por los malos tiempos no pudo llegar a la isla, «viniendo por la costa a dar aquí»[77]. Explicación muy provocadora para cerrar este observatorio y que nos plantea la pregunta que se hicieron también los guardacostas: ¿se trata acaso de arribadas forzosas? ¿O acaso, de historias cuya resolución no encontraremos, ni en el día a día de

77 Ibid.

los diarios de Antonio de Arévalo y sus expediciones ni en ningún otro documento oficial?

El derrotero de Mutis: entre el tedio y la filosofía de la naturaleza

Una de las características de los diarios que revisamos es la esporádica aparición de reflexiones de carácter filosófico, no por ello místicas, acerca de la naturaleza del cosmos y del universo, que pueden aplicarse a los mares y costas. Revisaremos si una apreciación del espacio marino y costero de la Nueva Granada es o no posible desde una especie de filosofía de la naturaleza, tal como se registra en las memorias de José Celestino Mutis de su viaje de España a Santafé[78], cuya intención general es brindar la información científica para que otros naveguen, pero que trata también temas muy distintos de lo que podríamos esperar del científico gaditano. El viaje inicia en el mes de julio de 1760 en Madrid y recoge el trayecto a Cádiz y, posteriormente, de allí hacia Cartagena de Indias rumbo a Santa Fe.

Durante el primer trayecto hacia Cádiz inicia una serie de quejas que harán asegurar a estudiosos de su obra, como Hernández de Alba, que Mutis aborrecía el mar[79]: «El viaje fue molesto y fastidioso, pues se nos llenaba el bote de agua con las frecuentes rociadas, aunque sin peligro grande, porque se evitó caminando a remo». Luego, el 7 de septiembre, describe un detalle curioso y poco común en autores marineros: «Algunos de los recién embarcados se marearon; yo también, aunque poco». Para el día siguiente, lunes 8 de septiembre, apunta: «Amanecimos con viento

78 José Celestino Mutis, *Viaje a Santafé* (Madrid: Centro de estudios Históricos —CSIC—, 2002). Esta edición de Frías advierte que fue reproducida posteriormente por Guillermo Hernández de Alba en su *Diario de observaciones* (1953 y 1983). Esta edición sigue el manuscrito que se encuentra en el Archivo del Real Jardín Botánico de Madrid, División III.

79 Al respecto, resulta interesante citar a Alain Corbin, para quien la comprensión del origen de la manera de experimentar el paisaje litoral que se da a mediados del siglo XVIII compromete las representaciones de la repulsión; esto incluye el temor, no exclusivo de la mentalidad medieval, sino válido para la narrativa en el XVIII todavía como elemento de tensión.

muy corto. Siguió el mareo de los compañeros, y el mío aumentó a algunas horas, pero sin libertad para leer y escribir»[80].

La anterior puede ser una muy buena causa de las quejas y el laconismo con que Mutis sintetiza los sucesos correspondientes a cinco días sin ninguna referencia a ellos de ningún orden: «los días 9, 10, 11, 12 y 13, estuvimos sin hacer camino ventajoso pues apenas tendríamos caminadas sesenta leguas». Para el día 15 de septiembre este tiempo se acortará para el autor gracias a la manera como un virrey podía permitirse acortarlo; la compañía de la realeza hacía de este viaje una experiencia distinta a las experiencias de un barco común. Se celebraban misas diarias y se hacen las labores domésticas. «Se limpia toda la carrera, y se adorna con las banderas el navío. Asisten los oficiales y toda la gente de distinción, alumbrando con otros tantos faroles. La decencia, lo poco frecuentado de este acto y el cielo cristiano». Describe los vientos en calma y las vísperas de un acto social que se realiza el día 16 del mismo mes con música, bailes y entremeses. Se vislumbran detalles del ánimo y la mentalidad del sabio: «Esta noche vi bailar entre dos portugueses el baile más deshonesto y escandaloso que puede inventar la malicia humana, asegurándonos uno de los danzantes que esta pieza se bailaba frecuentemente en Portugal»[81].

Posteriormente, el día 18 de septiembre, describe una distracción usada para matar el tiempo que le resulta mucho más *honesta* y es la presentación, por parte del tripulante Luis Lorenzana, de un pequeño estuche con curiosidades de acero engastadas en plata para ser rifadas entre los tripulantes, entre las cuales tiene la fortuna de haber ganado una. En efecto, es un buen augurio, pues al día siguiente vieron las islas Fuerteventura y Graciosa. Esto en realidad constituía un gozo parcial, pues hasta ahora atisbaban la isla de Santa Cruz de Tenerife, en Canarias. Pasados diez días, y muy avanzado el camino, el tono del diario decae un poco por la

80 José Celestino Mutis, *Viaje a Santafé*.

81 Ibid.

lentitud del viaje pero, para el 28 de septiembre, escribirá como un verdadero filósofo de la naturaleza pues tiene un motivo especial:

> Aquella mañana logré ver una bandada de los pescados que llaman voladores, y que hay abundancia en este golfo de las Damas. A la tarde logre verlos igualmente con la misma admiración que la primera vez, pues es motivo bastante para alabar al creador ver volar por bastante trecho y consuma suma velocidad un animal destinado a moverse entre las aguas.[81]

De nuevo, el entusiasmo regresa al relato en la medida en que retornan las actividades sociales. El primero de octubre se rezó una novena a San Francisco Javier para pedir buen tiempo, la cual fue acompañada de violín, interpretado por el alférez Rafael Orozco, y una guitarra, tañida por el marinero portugués José Liria. Estas minucias no opacan las que pesan en el objetivo central del derrotero: el 14 de octubre, hallamos un relato del encuentro de la nave real con una embarcación de bandera holandesa, a la cual hubo que confrontarse para conocer sus propósitos. También se incluye en el diario una relación de la disciplina naval que se lleva en el barco, elogiando los castigos para los tripulantes que alteran el orden. «No dudo —anota Mutis— que la disciplina náutica es mucho más aventajada en los navíos del rey, que en los mercantes». Para probar esto describe las funciones de los capitanes, el «gobierno del navío», las obligaciones de los oficiales de guardia, las labores de aparejo y el mantenimiento del barco. Estos detalles le ocupan más que la observación de la naturaleza, el comportamiento de los vientos o la temperatura de las aguas. Poco hay en el diario propio de la filosofía natural, en cuanto al conocimiento de la naturaleza como objeto inmediato de nuestros sentidos, y poco también del empirismo y de interpretación aristotélica, en cuanto a la exploración causal de lo que se ve, como anunciará después en su famoso discurso a sus alumnos de la Universidad del Rosario. Poco que a sus ojos haya sido objeto de estudio y que merezca ser llamado un secreto de la naturaleza. El diario no lo obligaría a todo

81 Ibid.

ello. Podría ocurrir que Mutis no tuviera a mano los materiales de su escritorio como los recursos técnicos para analizar el comportamiento del mar o simplemente este documento sea solo el borrador de un diario posterior. Una vez superado el tránsito trasatlántico, el autor usa un tono crítico para ocuparse del objeto de estudio de la filosofía de la naturaleza: advierte que el conocimiento no debe conducir al ateísmo, pero tampoco arrojar al «celo temerario» de cierto Cosmas Indepleustio, quien cayó en la extravagancia de: «fundar un sistema físico en algunas expresiones de la Biblia de manera literal afirmando que la tierra no era redonda sino una llanura rodeada por un océano que no se podía atravesar»[83]. Este paisaje cósmico de Indepleustio tenía en su centro una montaña cuya sombra, proyectada por la luz del sol, marcaba la desigualdad de los días y las estaciones, la bóveda del cielo se sostenía en dos grandes columnas y se suponía que algunos ángeles sostenían las estrellas[84]. Esta visión recuerda la mirada medieval acerca del mar: como señala Alain Corbin, una enorme masa de agua poblada de monstruos y seres temibles. También es una mirada que, al ser elevada al cielo, percibía el espacio esférico, la bóveda de una catedral, el espacio en el cual: «Dios es la esfera inteligible, cuyo centro está en todas partes y la circunferencia en ninguna»; visión bien definida con la comprensión del universo

> [...] como un sistema de tres esferas concéntricas, una corporal o visible, la espiritual o angélica, y la intelectual en la que se

83 En este caso se podría decir, con G.S. Rousseau, que en Mutis no habría en sí una contradicción entre la religión y la ciencia, sino que, más bien, en consonancia con Robert Boyle en su *Cristiano Virtuoso*, se unen las dos vertientes como «manera de explorar el universo a través del cual Dios se ha revelado». G. S. Rousseau, *Books and their Readers in Eighteenth-Century* (England: Leicester University Press, 1982).

84 Cfr. «Discurso de José Celestino Mutis, Elemento de la Filosofía Natural que contiene los principios de la física demostrados por las matemáticas y confirmados por las observaciones y experiencias, dispuestos para instruir a la juventud en la doctrina newtoniana en el Real Colegio del Rosario de Santa Fe de Bogotá en el Nuevo Reino de Granada, año de 1764». En *Pensamiento científico y filosófico de José Celestino Mutis* (Bogotá: Ediciones Fondo cultural cafetero, 1982).

> contempla a la Santísima Trinidad. Más allá, el firmamento, una esfera en donde están fijadas las constelaciones o signos; después, los cielos invisibles (o cielo cristalino), en donde viven los ángeles y se encuentra el paraíso celestial; por último, el estancia de Dios o empíreo que no tiene lugar.[84]

Para el sabio gaditano lo increíble no era la concepción de esta obra antigua sino su uso por sus contemporáneos; más criticable aún, continúa Mutis, es la creencia de que los planetas influyen en la conducta humana, con lo cual se atenta contra la religión y se termina por promover el escepticismo[85]. Por eso él recomienda las vías de la experiencia y la reflexión como caminos para examinar la naturaleza. A medio camino entre el ostracismo criticado por Mutis y el cientificismo ilustrado, Alain Corbin advierte que, entre 1690 y 1730, se despliega una cierta teología natural que evoca el orden de Aristóteles y considera el mundo exterior como espectáculo. Por ello, advierte Corbin, «quien quiera captar la nueva manera de apreciar el mar y sus riberas que se perfila al iniciarse el siglo XVIII, no puede prescindir de esa piadosa lectura del espectáculo de la naturaleza»[87].

Reconociendo que la geografía contemporánea a Mutis surgió de las disputas de «otros tiempos», el naturalista menciona el enfrentamiento entre las que denomina sectas intelectuales fruto de la vanidad y del orgullo, una filosofía: «Que consistía en palabras y en una vanísima ostentación de saber, que ha prevalecido por nuestra desgracia más tiempo del que merecía»[88]. Es por eso que reco-

85 Fernando Carmona Fernández, *La mentalidad literaria medieval, siglos XII y XIII* Salamanca: Universidad de Salamanca, 2001)

86 Elías Trabulse señala que incluso los almanaques se sometieron a aprobación inquisitorial y licencias de impresión para examinar las «comunes extravagancias» de interpretación de las efemérides astronómicas.

87 Alain Corbin, *El territorio del vacío* (Barcelona y Madrid: Biblioteca Mondadori, Grijalbo, 1993).

88 José Celestino Mutis, *Elemento de la Filosofía Natural que contiene los principios de la física demostrados por las matemáticas y confirmados por las observaciones*

mendará la experimentación y observación en oposición a la especulación y pone como ejemplo a Newton como el primero en dudar de que se pudiera hacer o proponer un sistema completo y único de la naturaleza. Newton propuso consultar a la naturaleza en sí misma y descubrir, a través de la experiencia y la observación, los secretos de su funcionamiento con los métodos analítico y sintético, como se hizo en su momento para la demostración de la teoría de la gravedad. Aún estas ideas científicas hacían parte de la *Disputatio geográfica*: se llegó a creer firmemente en el siglo XVIII que, por fin, había llegado el tiempo de los verdaderos saberes naturales.

> Todos, filósofos y científicos, letrados y políticos, amantes y autodidactas, esperaban establecer la imagen real, repetible y no cambiante de la naturaleza como una totalidad armónica. Es este el momento privilegiado del imperio conceptual de la Razón Natural, de la Religión Natural, de la Moral de la Naturaleza, de la Ley Natural, de la política conforme a la Naturaleza, del Hombre en estado de Naturaleza, de la Historia Natural.[89]

Con esta afirmación Hernández de Alba nos hace pensar en la diversidad de enfoques con que se puede podían describir las costas. En el caso de definir si estos autores pueden circunscribirse dentro de esa «filosofía de la naturaleza» podríamos decir, más bien, que pertenecen a un momento en el cual los presupuestos filosóficos estarían encaminados a esa especie de libertad con que el viajero del siglo XVIII se expresa y se libera del molde conceptual del espacio y puede esperar descubrir los mares:

> Viajar durante la Ilustración es preocuparse por el mundo que descubre el viajero y que lo rodea. Es poder describirlo para comunicarlo a los amigos y poderlo pensar. Es saber emplear la botánica y la zoología para trazar su imagen. Es, en suma y de acuerdo con las concepciones del momento, poder vivirlo a lo geógrafo.[90]

y experiencias dispuestos para instruir a la juventud (Real Colegio del Rosario de Santa Fe de Bogotá en el Nuevo Reino de Granada, 1764).

89 Cfr. Gonzalo Hernández de Alba, *Las quinas Amargas. El sabio Mutis y la discusión naturalista del siglo XVIII* (Bogotá: Tercer mundo, 1991).

90 Gonzalo Hernández de Alba, *Quinas amargas*.

Este es el secreto de la habitación del narrador compartida por el espíritu explorador que Hernández de Alba llama un «científico trashumante». Este último tipo quizás esté más cercano al ideal de viajero ilustrado, como el que nos propone Horacio Capel para el XVIII, armado de curiosidad e inteligencia que se dirige hacia horizontes lejanos y espacios poco familiares, cuyos paisajes y organización social constituyen motivo de sorpresa, y que se pregunta sobre las sociedades, la variedad de los pueblos, la economía de la naturaleza y las razones de la diversidad de creencias: «En esa visión de las tierras lejanas, lo imaginario y lo real podían estar próximos todavía, hasta el punto de que los viajes imaginarios y las antiguas relaciones de viaje —a veces fabulosas— podían estimular aun la ensoñación aventurera»[91].

Inventario ecológico, el cuerno de la abundancia

Las viñas y los olivos crecen y producen con abundancia en los países menos ardientes y nada falta sino la voluntad de plantar y cultivar famosos viñedos y olivares y de establecer lagares y prensas. Al salir del nivel más bajo pasamos a la región media de los Andes hallaremos inmensos campos cubiertos de espigas, huertos con toda especie de hortalizas, la linaza para vestirnos y la benéfica quina para nuestra salud. Innumerables vacadas, caballos, mulas, asnos, llamas, ovejas, cabras, cerdos, y siete u ocho especies de aves propias para el regalo del hombre, cubren los campos y te querían para su sustento, o su ayuda. En las florestas y desiertos defienden su independencia el tigre, la danta, el ciervo, el oso, los saínos, el perezoso, el puercoespín, la zorra, el conejo, diversidad de monos y micos grandes y pequeños, y otras especies de menor consideración: allí llegan las soledades con sus trinos u ostentan sus lúcidos plumajes el pavo real, el paujil, las guacamayas, y bellos papagayos, el yátaro, el toche, el gallo de la india o cardenal, el carpintero, el turpial, el canario, la mirla, el bababu y otros mil individuos de la especie alada. Los gavilanes y las águilas, difunden a veces el espanto en

91 Horacio Capel, «Geografía y arte apodémica en el siglo de los viajes», *Revista Geocrítica*, n.º 56 (1985).

> las regiones del aire, y posado sobre las rocas encumbradas de los Andes, tiende su vista perspicaz por medio de su imperio transparente el fiero y colosal cóndor.[92]

En este discurso se describen las riquezas geográficas de la Colombia del siglo XIX, con un paisaje ya afectado por la inclusión de riquezas nuevas para la América (como los viñedos o los caballos); es interesante la manera en que cierto profesor de geografía, quien firma como autor anónimo, describe las amplias posibilidades que prometen los frutos de la tierra y el lugar en que ellas se producen. En este caso, destaca la situación geopolítica muy favorable de Colombia al resaltar:

> Más de 1000 lenguas de costas sobre ambos mares, los muchos lagos que se hallan en nuestro país, y los ríos que lo cruzan en todas direcciones y presentan a provincias enteras un depósito tan inagotable como variado de todos los vivientes acuáticos, anfibios y testáceos de que los hombres sacan utilidad para su alimento, o para alguna otra cosa. Las perlas, el coral, la concha nácar, se recogen en varios puntos del fondo del mar; el Torpedo ó Trimielga sorprende en varios ríos o esteros con su virtud eléctrica, y una extraordinaria variedad de exquisitos peces de mar y de agua dulce ofrecen a la población una cómoda subsistencia en las costas.[93]

Con esta descripción se anuncia la verdadera puerta de entrada a las ricas minas de oro de Antioquia, Chocó, Cartagena, Neiva, Mariquita, Socorro, Pichincha, Cauca, Barbacoas, pero también la promesa al interior del país de las minas de Socorro, Santa Marta, Tunja, Bogotá y Muzo, y los topacios, zafiros y rubíes en Somondoco, sumado a las minas de sal de Bogotá, Cumaná, Guayaquil y Caracas. Además se hace una generosa ponderación

92 Archivo Histórico de la Biblioteca Nacional. Sala de documentos raros y manuscritos. VFDU1.1138-141-177. *Sobre la geografía política de Colombia.* Proporcionada para la primera enseñanza de los niños en este importante ramo de su educación. Reimpresa con la mayor exactitud y esmero bajo la inspección de un colombiano en Nueva York, 1827.

93 Ibid.

de la variedad y estabilidad de los climas[94]. Nos preguntamos: ¿de qué manera se inserta en nuestros imaginarios costeros este ejercicio de inventario ecológico, que contiene dos elementos que obedecen a los ideales nacionalistas que aparecen tanto en este discurso como en el escudo nacional, el renacentista cuerno de la abundancia, por no mencionar el cercenado istmo de Panamá y el cóndor de los Andes «fiero y colosal»?

En este discurso se intenta consolidar la idea de nación reforzando en ello todas las posibilidades de progreso que brinda el territorio en que ella reposa y que es propio de los documentos del siglo XIX. Detrás de eso existe una tradición literaria geográfica ya consolidada, en donde los diarios de los viajeros del XVIII no están distantes de las ideas económicas y políticas y los ideales de progreso de los criollos ilustrados. Para Renán Silva, el pensamiento económico criollo sufrió una «conversión» desde los ideales de progreso hacia un pensamiento «fisiocrático»[95]. Dentro de esa fisiocracia nace la necesidad de actualizar los inventarios de la naturaleza en la búsqueda de la riqueza, intenciones claras en las que Silva inserta, por ejemplo, el impulso dado a la química y a la botánica por parte de Francisco Antonio Zea. Los inventarios ya se encontraban por lo menos en borrador en fuentes como los informes de los virreyes, pero también en las bitácoras de los barcos y en las diversas memorias de los viajeros y expedicionarios.

En la obra de Antonio Julián, a diferencia de muchas de las fuentes del siglo XVIII provenientes de plumas que se ocupan de la

94 Para Crosby, los vegetales de los que han dependido históricamente los europeos para la obtención de alimento y fibras, así como los animales de los que ha dependido la obtención de alimentos, fibras, energía, pieles, huesos y abono, requieren climas templados y fríos con un índice anual de precipitaciones comprendido entre 50 y 150 centímetros, condiciones que se dan en todas las «Nuevas Europas» (expresión del autor). Estas serían las características mínimas de las zonas fértiles que buscaron para asentarse los europeos, lo que le hace concluir que: «Era de esperar que un inglés, un español o un alemán se sintieran atraídos por lugares donde no hubiera problema para cultivar trigo y criar ganado bovino». Alfred Crosby, *El imperialismo ecológico* (Barcelona: Editorial Crítica, 1999).

95 Renán Silva, *Los ilustrados de la Nueva Granada 1760-1808*.

descripción geográfica, la crítica es tan vital como la veracidad que se le otorga al pensamiento científico. Julián juzga la capacidad narrativa o imaginativa de los autores de su tiempo, la ignorancia de los terrenos que describen o su dificultad para sopesar o verificar las informaciones que aportan. Veamos por ejemplo, el caso de una de las fuentes que más recurre a la *disputatio* y a la evaluación de la erudición libresca para abordar el pensamiento geográfico sobre la costa neogranadina. *La perla de América* ofrece un inventario ecológico y una corrección erudita de algunos autores italianos que no saben localizar las riquezas americanas como aquél que, al escribir «Il cacao di Caraque, cosi nomato, perché ricavasi da contorni della città di Caracos nel Messico», cometió el craso error de olvidar donde quedaba Caracas.

En cuanto al elogio de la abundancia, Julián hace énfasis en la curiosidad científica que despierta el uso que los indígenas hacen de la hierba del hayo para lo cual cita autoridades como Piedrahita, obispo de Santa Marta, quien se refiere a dicha planta como fuente de vigor y sustento con las cualidades de: «solutivo de los humores, pectoral y sudorífico excelente, y anti hipocóndrico»[96]. Con esto no solo sostiene la ignorancia de los diccionarios extranjeros sino que resalta la riqueza de las costas neogranadinas. Pide disculpas por no extenderse en las curiosidades de diversas yerbas y frutos medicinales que hay en las riberas del río Magdalena en donde encuentra además:

> [...] cantidad de animalitos raros, de loros, periquitos, guacamayas, toches, turpiales, Dios te dé, majuelos, azulitos, pájaros todos hermosos; monos de varias especies, tigres, pericos ligeros, armadillos, guardatinajas, y otros tantos, que como los tafetanes, alfileres y cintas, sirven para el surtimiento de un empleo, así estas galanterías de la América sirvieran para surtir las naves de la compañía.

96 Antonio Julián, S. J., «Discurso VII: demuéstrense las virtudes del Hayo», en *La Perla de América, Provincia de Santa Marta* (Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1980).

En su empeño por mostrar las riquezas no solo elogia la geografía, la excelente morfología de las costas para el puerto, sino los productos acerca de los cuales algunos analistas hoy en día aseguran que su producción no fue tan efectiva en el Caribe colombiano como para gestar una economía de hacienda. Todos estos factores, generadores potenciales de riqueza, se tienen en cuenta en el discurso número XV de *La Perla*, en donde se afirma que lo producido en la provincia de Santa Marta bastaría para que fuera la más rica y estimable de toda la América; esto no solo por la fecundidad del terreno y el clima, sino por la facilidad de extracción y transporte a muchos lugares. Esta *Perla* alaba las alturas del país, la diversidad de climas de una manera que nos hace pensar, que la causa de que no todas las haciendas estén justamente ubicadas sobre las costas es la complejidad geográfica. Pero lo más importante es que resalta no solo limitaciones sino posibilidades:

> [...] corren los algodones de las provincias de Vélez, del Socorro y de Morcote, así en la costa del mar y orillas del Magdalena corren los de Ocaña en sábanas, medias, camisas, toallas, y otras piezas, que labran en sus telares los vecinos de Ocaña. Pero los que tienen más fama en trabajar piezas de algodón son los Indios Guajiros, no solo los cristianos (que son pocos) sino también los bárbaros. Ellos se trabajan sus mantas y vestidos á la indiana, y singularmente sus camas péndulas con mil primores.[97]

Los recorridos de estos productos hablan de los caminos, por ello, no hay en Julián, como en las memorias de Lionel Wafer una queja por la ausencia de caminos que conecten costas con montañas. También el ilustrado Fermín de Vargas protestaría en sus proyectos por el mal estado de las vías casi en un tono contemporáneo asimilable al del historiador Alfonso Múnera, quien atribuye la pobreza de la costa a la falta de conexión con la capital del virreinato. Pero lejos de estas ideas Antonio Julián veía con

97 Antonio Julián, «Discurso XVIII titulado Del algodón de la provincia de Santa Marta», en *La Perla de América, Provincia de Santa Marta*.

entusiasmo las posibilidades de las vías naturales existentes y como una de las grandes riquezas de su *Perla* es que además de ser una provincia «amenísima, deliciosa y comodísima para el tráfico: tiene la ventaja grande de poder igualmente recibir ajenos géneros, que de expender y extraer los propios por mar, por ríos, por tierra»[98].

Aún se pueden destacar más detalles de la obra de Julián. La *Perla*, solitaria y sin protección, es una metáfora de la riqueza que se debe guardar del «teatro público», de su comercio que es Riohacha y en donde unas se venden y otras se pierden «por la vía de Jerusalén, clandestina y frecuentada de extranjeros en compañía de los Indios bárbaros sus amigos, que las pescan, se las llevan a sus varias regiones»[99]. El tesoro compuesto por el inventario ecológico de la misma, es para Julián, el motivo de la envidia que el resto de Europa siente hacia España y que se une a la «exaltación» de la madre patria.

El autor se pregunta: ¿quiénes son los enemigos de las perlas de las costas?, ¿los extranjeros que roban los frutos de las riquezas? Ellos, como quiere demostrar el discurso de *La Perla de América*, son los únicos causantes de la destrucción de las poblaciones indígenas. Julián no hace un recorrido erudito por autores, sino por eventos trágicos; realiza una suma de los estragos que holandeses y franceses causaron, por ejemplo, en el Orinoco. Hace un relato de estos acontecimientos en distintas costas neogranadinas perpetrados por ingleses, alemanes, holandeses, franceses, etc., como anota el autor:

98 Julián expone un proyecto para unir las provincias desde Santa Marta hasta Santafe en el discurso número X de *La Perla* titulado «Cuan ventajosa fuera para el comercio del Nuevo Reino la abertura de un camino por la tierra de los Motilones desde Maracaibo á la ciudad de Ocaña». Allí describe la importancia de un camino que conecte Maracaibo, el valle de Upar con Ocaña: «[…] desde el rio de la Hacha, por la costa del mar, y entrando un poco por la tierra de Guajiros, en dos dias se llega á Maracaibo». Julián propone aprovechar esos caminos *ya traficados* en lugar de considerarlos prohibidos. Resulta paradójico proponer un proyecto a la corona por los senderos abiertos por el tráfico ilegal. Cfr. Antonio Julián, *La Perla de América, Provincia de Santa Marta*.

99 No hay que perder de vista que es, gracias a este ejercicio, como las perlas llegaron a ser usadas como monedas, al igual que oro o la plata, lo cual refuerza esta metáfora.

FIGURA 26. Mapa que muestra los caminos por las costas en la Provincia del Rio de la Hacha de autor anónimo (1774). Se resalta la ubicación de los pueblos indígenas, los recursos como la pesquería de perlas y se enumeran exhaustivamente desde los ríos más grandes —como el Ranchería y el Magdalena— hasta los pequeños y las quebradas que desembocan en el mar Caribe. Fuente: AGN, Colombia (MP4 66).

> [...] forasteras gentes, como jabalíes y osos de las selvas, entraron en esta viña del rey de España, y la vendimiaron y destruyeron. Pero nada de eso leo en aquel título, ni de todo el capítulo se puede, no digo inferir, pero ni siquiera por aprehensión entender la fundación de la pequeña ciudad de la Guayana; invasiones contra ella de los Caribes, y algunas naciones europeas, que en algunos tiempos hacían guerra contra la España.[100]

En desarrollo de una *disputatio* libresca, Julián cuenta cómo un abate italiano literato reconocido le invita a su biblioteca en donde le comparte lo mejor de sus adquisiciones, entre las cuales

100 Antonio Julián, «Discurso XX, Del Tabaco, la sal y la vainilla», en *La Perla de América. Provincia de Santa Marta.*

destaca el libro de Bartolomé de las Casas quien narra la injusticia con que los españoles tratan a los indios. Dice que el literato alabó tanto el libro que él, al oírlo, se ofendió de ver esta «nacional antipatía» de los extranjeros hacia España, lo que inmediatamente lo motivó a criticar las verdades de los libros de viajeros extranjeros. En su *disputatio* contra los cronistas, usa un recurso increíble para mostrar la inocencia española: afirmar que una nación no se puede juzgar por casos «aislados», como ocurre con la nación alemana, la cual no se ha juzgado mal, según Julián, a pesar de que Ambrosio Alfinger, con respaldo de Carlos V, llegó con 400 hombres y 50 caballos a Coro, desde donde emprendió por agua y tierra la supuesta pacificación de Maracaibo, la cual, por la codicia por el oro, generó aún más hostilidades, robos y muertes contra los indios.

La evaluación ecológica de Julián es tan exhaustiva como la que en su momento hace De la Torre y Miranda, quien nos dejó una descripción completa del paisaje con la fauna y flora de los lugares más estratégicos, tanto del Orinoco como de la provincia de Santa Marta y las sabanas de Mompox y del Sinú. El costo de la posible explotación de los recursos naturales no escapó a la observación aguda de estas plumas; es así como, por ejemplo, De la Torre y Miranda, luego de describir la fauna, la agricultura y las relaciones comerciales de los pueblos con los franceses, portugueses y holandeses menciona «el genocidio y exterminio sistemático de un grupo minoritario y exterminio de los valores culturales de los grupos minoritarios perpetrados contra las tribus indígenas». Con esta observación el viajero «constató la situación ecológica de la Orinoquía señalando, entre otras cosas, la elaboración indiscriminada de manteca de tortuga, muerte inmisericorde de los venados, tala desmedida, entre otras cosas»[103].

En la cita tomada arriba de *Sobre la geografía política de Colombia*, prima la idea de que las costas producen riqueza, pues constituyen una promesa de acceso a las riquezas interiores; en el mismo sentido, se da importancia a la ubicación marítima desde el punto de vista geoestratégico en la escena internacional. La re-

103 Pilar Moreno de Ángel, Antonio de la Torre y Miranda, *Viajero y Poblador*.

lación entre las posibilidades geoestratégicas y la riqueza, que se desarrollará en la geografía del siglo XIX, puede haberse fundado en el hábito de levantar el inventario ecológico en los diarios de navegación de describir las posibilidades de abrigo que buscaron quienes arribaron por primera vez a nuestras costas. Para Hernández de Alba, los reyes católicos fueron los primeros en ordenar al almirante Colón, con motivo de su cuarto viaje, «hacer memoria de todas las dichas islas y de la gente que en ellas hay y de la calidad que son, para que de todo nos traigáis entera relación»[102]. Al exigir estas noticias de las poblaciones descubiertas, se intentaba estimar objetivamente los beneficios que se podían obtener de su naturaleza «con el objeto de calibrar sus riquezas»[103]. Por la misma época (sin conocer a los reyes católicos y quizá cumpliendo órdenes de otros reyes o, simplemente, para mantener la memoria de cómo regresar con éxito a las costas americanas) los primeros piratas, con juicio crítico, como en el caso de Exquemelin, redactarían la memoria de esas primeras islas estratégicas en que se podía carenar, especialmente, aquellas que estuvieran más alejadas de la vigilancia de los españoles. Mientras el cumplimiento de esta orden de los reyes a Colón estaba orientada a que el público europeo se instruyera acerca de las hazañas de los descubrimientos de los navegantes de la corona española y a satisfacer la curiosidad de este naciente público lector —lo cual, como hemos visto, tiene mucho que ver con la génesis de la crónica—, algo muy importante

102 Antonello Gerbi señala la preocupación de los virreyes y de los escritores economistas sobre el Nuevo Reino de Granada durante la transición entre los siglos XVIII y XIX por lograr una descripción geográfica y la búsqueda de posibilidades de explotación de los innumerables recursos naturales para el desarrollo económico y la prosperidad de la colonia. Ellos, anota, coinciden en afirmar el desconocimiento geográfico, la irracionalidad en la explotación y, en general, la falta de aprovechamiento de los recursos vegetales, animales y minerales. «Los estudios de los naturalistas desde la Expedición Botánica, así como la visión económica y social de los viajeros por estas tierras, hicieron despertar el interés por su conocimiento y la necesidad de aplicar las técnicas necesarias para su explotación». Antonello Gerbi, *La naturaleza de las Indias nuevas*.

103 Hernández de Alba, Gonzalo. *Quinas Amargas*.

se estaba gestando en la acumulación de esta información; el orden y la estructura de los derroteros, esto es, la verdadera información científica que demandaría muy pronto una nueva comunidad, la de los navegantes al Nuevo Mundo. La posibilidad de hallar una costa o una isla (como lugar óptimo para carenar y en donde se encuentren buenas maderas y agua, posibilidades de comida y una subsistencia por lo menos temporal) será entonces una constante como primera mirada ecológica de los diarios de navegación sin importar su procedencia. No es aventurado afirmar que lo anterior es una posible causa de que los derroteros del siglo XIX y aun del XX, los cuales tienen un tono absolutamente técnico, se detengan en descripciones ecológicas que, en la actualidad, se podría hallar en otras fuentes.

Lejos de las órdenes reales, el impulso narrador generado por la naturaleza marina y costera supera la utilidad que la naturaleza representa; la libertad provocada en el sujeto es el motor de las descripciones. Ninguno de los piratas tenía formación en botánica y casi todos hicieron observaciones de esta naturaleza, tampoco los frailes ni los militares, pero todos a su manera, fueron componiendo este inmenso inventario de los lugares a los que arribaban. Un ejemplo de este impulso lo constituye el hecho de que no hay casi ningún diario de navegación interoceánica que no se refiera al primer encuentro con los famosos peces voladores y con sus enemigos los peces dorados, lo cual Freizer describe bellamente como una batalla que se libra entre el aire y el mar, además de la rica sorpresa providencial con que algunos de ellos caen justamente en las ávidas mesas de los barcos.

Crosby, Gerbi[104] y algunos autores recientes, como el geógrafo Jared Diamonds, defienden la idea de América como despensa del mundo[105]. La constante de un inventario ecológico pasa de la sencillez de la propuesta de ser un imaginario a consolidar una

104 Cf. Alfred Crosby, *El imperio ecológico* y Antonello Gerbi, *La Naturaleza en Disputa* (México: Fondo de Cultura Económica, 2005).

105 Cfr. Jared Diamond, *Armas, gérmenes y acero, breve historia de la humanidad en los últimos 13.000 años* (Bogotá: Editorial Debolsillo Mondadori, 2005).

idea imperial. Allende el concepto de despensa, brilla aquí una definición clásica de maravilla de Jacques Le Goff, quien aseguró que lo exuberante o maravilloso es «aquello que es digno de ser visto y admirado». Una de las memorias de viajeros que más hace énfasis en lo «maravilloso» de la naturaleza neogranadina es *Maravillas de la naturaleza* del fraile Juan de Santa Gertrudis, quien describe cientos de fenómenos increíbles como la planta que nace a orillas de algunos ríos y que algunos llaman «buenas noches», la cual es:

> [...] un verdadero reloj, que señala el instante que nace y se pone al sol en aquel hemisferio; porque al ponerse, dentro de una avemaría rezada a prisa, copa las hojas, pegándose unas con otras, formando unas bolsitas, porque tienen el tronquito de 3 dedos de largo.[106]

Después de esta y otras increíbles plantas, como una que produce mariposas amarillas, el autor se dedica a la detenida observación de todas las especies, desde las más raras a las más comunes, como los mosquitos y jejenes. El vuelo imaginativo de Santa Gertrudis apoya nuestra hipótesis de que la característica de «inventario» de los diarios de navegación puede tener su génesis en una idea de Le Goff, para quien el hábito de hacer inventario de riquezas, tanto de rarezas como de monstruosidades, es una manera de racionalizar el espacio. Al parecer, los sujetos que describen los paisajes nuevos, desde sus diferentes orillas (bien sea la de La Condamine, Julián, Wafer, Exquemelin o Freizer) sienten que su relato está vacío si no se incluye aquello que es digno de admiración. Incluso Freizer dibuja en palabras el proceso sufrido por la planta del algodón, haciendo gala de su espíritu científico, a pesar de que su escrito busca un tono objetivo y un lenguaje militar:

> A la flor sucede un fruto verde con la forma de un botón de rosa, que, al llegar a su completa madurez, se torna grueso como un huevo pequeño y se divide en tres o cuatro celdillas, cada una de las cuales contiene de ocho a doce semillas casi tan grandes como una alubia.[107]

106 Fray Juan de Santa Gertrudis, *Maravillas de la naturaleza* (Bogotá: Editorial Colcultura, 1994).

107 Amadeo Frezier, *Relación del viaje por el Mar del Sur* (Caracas: Editorial Biblioteca Ayacucho, 1982).

Para Weinberg, en su estudio preliminar a la obra de Freizer, esta hermosa descripción tiene un origen claro en una anterior que el marino alemán conoció y que resalta los detalles de la reproducción de esta planta que, sin duda, atrajo a muchos viajeros por su originalidad y belleza; la descripción es producto del encuentro de un viajero con ella en las costas del Brasil, en donde la conoció y llamó por su nombre científico de *Momu*. Este es un detalle de la mencionada descripción: «La flor está compuesta de pequeños filamentos casi tan finos como cabellos, de tres o cuatro pulgadas de largo y de un color rojo oscuro»[108]. En sí, la referencia usada por Freizer no tendría porque sorprendernos; ya hemos dicho que los autores de periplos pueden darse el lujo no solo de inventariar la riqueza, sino de extasiarse con ella y con su belleza, pero sorprende que la descripción que usa como referencia, con todo y el uso del nombre científico, no es de un botánico. La toma, de nadie más ni menos que nuestro famoso pirata William Dampier.

Lugares leídos y no conocidos, la intriga

El océano, líquida madriguera de los monstruos,
Es un mundo condenado
en cuya oscuridad
se devoran entre sí las criaturas malditas.[109]

Si para el siglo XVI fueron vitales las leyendas acerca de monstruos marinos y naufragios, para el XVIII presenciaremos, además de las confrontaciones internacionales, una batalla libresca en nuestro imaginario geográfico. Partiendo de la obsesión de Colón por el Oriente y sus riquezas, la cual ha sido tomada como un posible origen del mito del Dorado, vemos cómo los mitos geográficos del territorio americano se crean por un circuito de lecturas[110]; en los

108 Gregorio Weinberg, «Prólogo», en Amadeo Frezier, *Relación del viaje por el Mar del Sur*.

109 Alain Corbin, *El territorio del vacío* (Barcelona: Biblioteca Mondadori, Grijalbo, Barcelona, 1993)

110 Emánele Amodio, *Formas de la alteridad, construcción y difusión de la*

periplos costeros hay huellas de los relatos previos que se onocieron acerca de lugares estratégicos de la Nueva Granada, consolidando una característica consistente en la fusión de los razonamientos y del relato del autor con la erudición consolidada por las lecturas previas acerca del lugar hacia donde se embarca el narrador. Pareciera que esto otorga al narrador la autoridad del conocimiento que ostenta el testigo ocular. Esta cualidad resulta asimilable a aquello que Horacio Capel denomina «viajes imaginarios», entendidos como las relaciones de antiguos viajes con el viaje realizado. En el siglo XVIII, anota Capel, la curiosidad propia del viajero se extendía a las antiguas relaciones de viajes y descubrimientos que impactaron el conocimiento científico. Este interés, que se remonta al siglo XVI, generó las ediciones y compilaciones sobre las tierras descubiertas en forma de colecciones de viajes, entre los cuales se podrían considerar desde los clásicos *Delle Navigazione e Viaggi* de Gian Batista Ramusio, publicado en 1550, hasta el mencionado *Viaje alrededor del mundo* de William Dampier[111].

El discurso jurídico marítimo también hace parte de esa tradición literaria. En el desarrollo del largo debate se involucraron variados autores europeos y se trajeron a colación obras fundacionales para el pensamiento marítimo, como el clásico *Arte de navegar* de Pedro de Medina de 1545 y *De Ora Antártica* de Américo Vespucio. Tambien en la obra *Mare Liberum* del mencionado Hugo Grocio, desde su primera edición, se plantea una «batalla libresca»[112] acerca del dominio marítimo que se extendió durante los siglos

imagen del indio americano en Europa durante el primer siglo de la conquista de América (Quito: Ediciones ABYA-YALA, 1993).

111 Capel menciona, entre las obras de esta naturaleza más importantes, la de Richard Hakluyt de 1589 *Principal navigations, voyages and discoveries of the English nation, made by sea or over land to the most remote and farthest distant quarters of the earth within the corhipass of these 1500 years*; también de Theodore de Bry *Collectiones peregrinationum in Indiam orientalem et occidentales* y de Levinus Holsius *Samlung von 26 Schiffahrten nach Ost und West-Indien*. Horacio Capel, «Geografía y arte apodémica». Horacio Capel, «Geografía y arte apodémica en el siglo de los Viajes», *Geo Crítica*, n.º 56 (1985)

112 Luis García Arias, «Introducción y estudio preliminar», Hugo Grocio, *De la libertad de los mares*.

XVII y gran parte del XVIII. Grocio actualiza permanentemente en su discurso a los autores clásicos al consultar sus opiniones, es el caso de estadista romano Pomponio, los filósofos griegos, como Heratóstenes, y hasta Descartes, quien aparece citado en medio de otros filósofos, poetas, estadistas y teólogos. El autor no se priva de citar a algunos ilegales, en especial, con ocasión de las disputas acerca de la pertenencia del mar. También los tratados que ya han sido firmados son citados como obras, haciendo parte de la batalla de erudición y *disputatio* geográfica permanente.

Los periplos ofrecen referencias a estos debates los cuales son citados al lado de obras que brindan el conocimiento previo del lugar a donde se dirige el viajero y que terminan, citando abundantemente los diccionarios, los cuales permiten «la identificación y localización de entidades geográficas o de acontecimientos históricos sin necesidad de acudir a una multitud de obras generales». De esto, es un típico ejemplo el *Diccionario de América* de 1786, escrito por José Alcedo, para cuya consolidación el autor usó las notas de su padre que son el compendio de más de 300 libros sobre los mares de las Indias[113].

En el aspecto científico, los viajes preliminares al lugar de destino son una característica constante en la factura de los diarios de navegación con base en los cuales, se avanzaba en la investigación náutica. En el caso de la expedición de Joaquín Fidalgo, por ejemplo, encontramos sus reflexiones acerca de la necesidad de indagar con precisión la longitud de los puertos de Chagres y Portobelo, luchando con las observaciones astronómicas y repitiéndolas las veces que fuera necesario, justamente en los lugares en donde se habían detenido las descripciones más celebradas de la época y en donde habían ocurrido los sucesos que convirtieron a ciertos lugares en escenario de leyendas y en puntos estratégicos para cualquier marino. Los lugares se van volviendo objeto de un relato histórico mientras cobran peso por su localización:

113 Horacio Capel, «Los Diccionarios Geográficos de la Ilustración española», *Geo Crítica*, n.º 31 (1981).

> Las islas renombradas de las Perlas, nos recordaban al mismo tiempo, o el tránsito de tantos millones de numerario o el antiguo comercio de los galeones, o finalmente, los estragos y proezas de los corsarios filibusteros. Era aquél el primer paso que habría conducido nuestros antiguos conquistadores al mar del Sur, y debíamos mirarle todavía como el centro de las expediciones malogradas de los Almirantes ingleses Vernon y Anson; su fortificación y sus fuerzas, suficientes apenas aunque con extremo costosas, para hacer frente a los indios inmediatos del Darién; sus calles desiertas, sus casas arruinadas y el puerto abandonado; todo hacía un contraste singular en nuestra imaginación, de las vicisitudes de tiempo, de los procesos actuales de la navegación y de la diferente robustez de la Monarquía en este y en los siglos anteriores.[114]

Se podría pensar que, en muchos casos, el aporte de información erudita o referida a viajes anteriores fue usado como recurso de verosimilitud, especialmente si se tiene en cuenta la dificultad del narrador de no haber sido testigo ocular. Si bien es cierto que muchos de los cronistas del siglo XVI, como los geógrafos del XVIII, describieron acerca de América lo que nunca habían visitado, es posible que esto atienda al peso de esa erudición[115]. Aun en el caso de los derroteros, que son documentos que requieren de demostraciones locales, se puede afirmar que muchas de las informaciones son referidas a comprobaciones anteriores, con lo cual se confirma el carácter erudito de los imaginarios

114 Antonio de Arévalo, «1761», Antonio B. Cuervo, *Frente a las Costas del Cauca y Panamá, Geografía y la Historia de Colombia* (Bogotá: Casa Editorial de J. J. Pérez, 1892).

115 Como muestra de los cronistas que informaron acerca de lo que nunca había visitado: para Lucena Giraldo, Walter Raleigh usó para sus descripciones noticias de segunda mano, pues obtuvo la información al apresar y entrevistar a Antonio de Berrío, uno de los primeros oficiales españoles en el Orinoco, con lo cual se opacó el papel del español como autor de las noticias y de la teoría de la Guayana que se había formado Berrío con anterioridad. Cfr. Manuel Lucena Giraldo, *Laboratorio tropical. La expedición de Límites al Orinoco 1750-1767* (Caracas: Editorial Monteávila Latinoamericana y Centro Superior de Investigaciones Científicas de España, 1991).

geográficos. Esto vale para el derrotero como práctica o como obligación del marino y para el relato como recurso científico unido al desarrollo de la literatura de viajes del XVIII[116]. En este sentido, puede sorprender la libertad de las referencias a circunstancias o informaciones no comprobadas en autores como La Condamine. Paralelamente a las abundantes citas de autoridad como recurso literario, de vez en cuando se pueden hallar referencias a relatos orales que adquieren autoridad por el hecho de ser narrados por testigos oculares.

Un interesante trabajo acerca de la expedición de 1776-1777 de Pedro de Cevallos, primer virrey del Río de la Plata, contra los avances portugueses en la isla de Santa Catalina en la frontera hispano lusitana ilustra la idea del testigo del viaje. Para Abadie Aicardi, la importancia histórica del documento de Cevallos radica en su calidad de testigo presencial y activo participante en la expedición, lo cual se manifiesta en el tono y el uso de la primera persona y se refuerza en los detalles geográficos pormenorizados y ampliamente documentados que imprimen al texto un realismo importante. El ser testigo ocular se refuerza con las referencias cronológicas, geográficas, toponímicas y los detalles de interés naval, estratégico y logístico, aunque esto perjudique un poco su vuelo poético[117]. Esta característica se puede traducir como búsqueda de la certificación de la realidad geográfica.

Otro de los mecanismos usados, además de la información libresca, es la referencia a accidentes famosos ocurridos con anterioridad, a tragedias sucedidas durante el viaje o en el arribo a las costas. Otro estudio nos ilustra acerca de la función de este recurso: el *Viaggio e relazione delle Indie*[118], este documento trata

116 Podemos deducir que el derrotero, como elemento narrativo, se convierte en una fuente historiográfica importante cuando es insertado en la tradición de las grandes expediciones en las cuales los imperios hacen las mayores inversiones en una competencia científica, política y comercial.

117 Aníbal Abadie Aicardi, «La 'Relación exacta' versificada de la Expedición de Cevallos a Santa Catalina y el Plata (1776-1777)», *Revista Historiografía y Bibliografía Americanistas XVIII*, n.º 2 y 3 (1974).

118 Amanda Salvioni, «El desencantamiento del nuevo mundo. Viaje de

de las memorias de un inversionista florentino que, informado previamente sobre la riqueza de las Indias, decide invertir en el gran viaje a las costas de Tierra Firme. El aventurero inicia una serie de periplos que, finalmente, no lo condujeron ni al fantástico Cuzco ni a Potosí, sino a una Guajira desolada a donde llega desde Santo Domingo, intentando un frustrado comercio de perlas y habiendo sufrido un naufragio a causa de un temporal; entonces regresa al Viejo Mundo, en donde, para justificar su fracaso, crea un relato en el cual intenta rebajar las riquezas del Perú.

El imaginario acuñado por las historias de marinos acerca de la muerte y la fatalidad también impera en el terreno de las crónicas hechas sobre las expediciones fallidas, como las de Gonzalo Jiménez de Quesada por el río Magdalena en 1536, en la que murieron más de 700 hombres. Para finales del siglo XVIII, ya no pesa en el imaginario marítimo el temor a a la naturaleza. Sin embargo, y a pesar de que el viaje del típico del siglo XVIII se hacía con prevención, lo trágico sigue siendo la causa de acciones como las arribadas forzosas, ya sea por causas humanas, técnicas o naturales. Si bien, un concepto como el de *peregrinación*[119], asociado al sufrimiento del cuerpo durante las crónicas del siglo XVI —que es usado para referirse a los daños causados por los animales de la selva, a los enfrentamientos con los indígenas o a enfermedades tropicales—, no parecería adecuado para el XVIII, en estos relatos también hallamos miedos, hambres, fatalidades, enfermedades y víctimas de accidentes con pólvora o de los frecuentes desastres naturales. De esa suerte fue el resultado evaluado por el expedicionario Davies en el Sinú, quien quedó al final con las manos vacías y con una buena cantidad de víctimas. También podemos traer aquí a colación múltiples ejemplos de eventos que se evocan o que aparecen con frecuencia dispersos en diversas fechas de los diarios y que, al parecer, no tienen un peso significativo, por

un mercante florentino al país de la pobreza (Galeotto Cei, 1539-1553)». *Revista de Crítica Literaria latinoamericana XXX*, n.º 60 (segundo semestre de 2004). El documento original de las memorias de Galeotto Cei está conservado en el British Museum y fue editado en Roma en 1992 (al parecer el texto fue redactado en 1556).

119 Luis Fernando Restrepo, *Un Nuevo Reino Imaginado*.

cuanto esbozan situaciones que ni siquiera alcanzan a resolverse. En el diario de Mutis, quien no relata el final de la lucha por la vida de un tripulante moribundo a causa de una extraña enfermedad.

En el caso neogranadino, resalta un caso que ilustra la experiencia trágica en el imaginario marino es el correspondiente al día 20 de febrero de 1787, tomado del diario del capitán Luis Arguedas, quien, en desarrollo de su viaje de Cartagena a Portobelo, identifica la presencia de una fragata inglesa a la cual tiene que tomar declaración acerca de sus propósitos. Dicha declaración se convierte rápidamente en un «relato dentro del relato» que se despacha en un solo párrafo y que fue mandada por el capitán a escribir por el intérprete de lenguas extranjeras en Cartagena, don Tomás O'Neill:

> El 15 de julio de 1786 salió de Bristol en la fragata el Ricardo su Capitán Rafael Watson, llegó a la Isla de Granada en 12 de septiembre de donde salió el 10 de octubre, llegó el 16 del mismo a San Tomás, de donde salió el primero de noviembre para Bluefields a donde llegó el 17 de noviembre salió de Bluefields el 9 de febrero, su carga caoba, palo mórate le, y Zarzaparrilla, cuya cargazón pertenece a Hogdson: las noticias que este da de Bluefields, son que todos los habitantes de aquel paraje se han ido, y únicamente han quedado dos familias, la una del Coronel Hogdson, y la otra del Capitán Wod. También dice que en los otros establecimientos se estaban esperando algunos transportes de Jamaica para conducir a algunas familias habitantes en aquella costa que han quedado, que el Coronel Hogdson no regresaba a Europa porque estaba confiado en la protección del Señor Virrey de Santa Fe le permitirá quedarse allí con su familia, que en su consecuencia había comprado una Goleta, y un Bergantín, que la Goleta hacía como dos meses la había mandado a Filadelfia a buscar harinas para enviarlas a Cartagena, noticioso de lo caras que las estábamos comprando en Jamaica, y que él pensaba ir a ver al Señor Virrey en el Bergantín, tocando antes en las Bocas del Toro, donde parece intentaba labrar una casa, a cuyo fin le tenía casi cargado de madera cortada al propósito para ella.[120]

120 Diario de navegación hecho por el Capitán de Fragata Don Luis Arguedas comandante de los guardacostas de Tierra Firme por mando del Excelentísimo Señor Virrey de Santa Fe a una expedición reservada. Archivo Histórico Nacional. Sala de Documentos raros y manuscritos.

Además de contener una historia sin resolver, el relato muestra «la libertad del sujeto que narra». Bien anota Juan Pimentel que, de la misma forma que el telescopio y el microscopio propiciaron la facultad de observar lo lejano y lo diminuto, el viaje venía a ser otro gran instrumento con que ensanchar el horizonte del saber[121]. Con notoria independencia de las normas de redacción que en su momento expidiera la Royal Society —dirigidas a los navegantes con destino a Indias Orientales y Occidentales acerca del contenido de los diarios de las observaciones, mediciones sistemáticas, posición de los lugares, aspecto de las costas, condiciones climáticas, flujo de las mareas y calidad de las aguas—, quienes compusieron los periplos realizaron una actividad científica a pesar de que en muchos casos tenían un «desconocimiento de las cosas de las que debían levantar testimonio, así como su falta de sujeción a un método universal»[122]. En el mismo sentido, tomando el concepto de inteligibilidad y narrativa de Ricoeur, la estructura narrativa formal tampoco es aplicable a la libertad con que el viajero compone sus relatos; al contrario, muchos elementos no desarrollados harían parte de un concepto de *intriga*, entendida como una manera de hacer inteligible el relato; cualquier escrito propiamente histórico se construye, en efecto, a partir de fórmulas que pertenecen al relato o a la intriga, pues existe no solo una comprensión, sino que puede haber tantas comprensiones posibles como intrigas construidas. En los periplos caben algunos hechos que no se resuelven y que, aparentemente, no hacen parte de un todo armónico dentro de la estructura narrativa. Estos breves eventos pueden ser incorporados a la historia en una identidad estructural entre relato de ficción y relato histórico. En este orden de ideas, los periplos costeros, cuya cronología está rota o que no aportan todos los datos para resolver una situación, deben ser leídos con una lógica particular: esto pone en evidencia el problema de la inteligibilidad histórica la cual «no se mide solo con la vara de la credibilidad» a que

Libro 357, VFDU 1 768. Folios 253-287

121 Juan Pimentel, *Testigos del mundo. ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*.

122 Ibid.

estamos acostumbrados. Veamos el documento completo de donde hemos tomado el ejemplo del suceso del capitán Rafael Watson: un típico periplo costero de la Nueva Granada. El diario de navegación llevado por el capitán de fragata don Luis Arguedas, comandante de los guardacostas de Tierra Firme, enviado por el virrey de desde Cartagena de Indias, inicia el 17 de diciembre de 1786 con rumbo a Portobelo. El relato inicia con la entrega que se hace a Arguedas del mando de los buques guarda costas destinados a una comisión de vigilancia dirigida hacia Portobelo y el Chagres junto con las embarcaciones San Antonio, Amistad y Amable Helena, las cuales tienen 20, 14 y dos cañones, respectivamente[123].

En este documento hemos identificado un punto desde donde se pueden observar las dinámicas propias del cabotaje: el narrador advierte un punto en que se debe cuidar el paso dado en la espesura en San Fernando, en donde:

> [...] han acaecido ya varias muertes hechas por los indios que han solido estar emboscados asechando los que desembarcan para matarlos con seguridad de no ser vistos, y aun siendo este el mejor desembarcadero, no es asequible en los días de brisas frescas, y de mar de leva que bate estas playas sin abrigo alguno. Salió a recibirnos el sargento Mayor de las milicias de Santa Marta, y comandante actual del establecimiento de Carolina; le entregamos las cartas que para él nos había entregado el Excelentísimo Señor Virrey a nuestra salida de Cartagena.

Hasta aquí crea una tensión o intriga que continúa con el tema del cabotaje, el día primero de enero de 1787, el capitán dice que «[...] a las 12, el mismo día nos, volvimos para la Fragata, a cuya hora fondeó la Balandra Mercante la Irene, procedente del río Sinú, con víveres frescos para la población». El 3 de enero de 1787 se hizo

123 Diario de navegación hecho por el Capitán de Fragata Don Luis Arguedas comandante de los guardacostas de Tierra Firme por mando del Excelentísimo Señor Virrey de Santa Fe a una expedición reservada. Archivo Histórico Nacional. Sala de Documentos raros y manuscritos. Libro 357, VFDU 1768. Folios 253-287.

el reconocimiento de la isla del Oro, en donde se halló solo un habitante, llamado Camilo, quien ayudaba a las labores de vigilancia y construcción de un fuerte en un terreno desmontado de la isla, la cual es en general no muy fértil y está sembrada en algunas partes de plátanos, maíz, yuca, arroz y algunas otras legumbres.

En esta isla se planea tener todo adecuado para carenar embarcaciones, donde se pueden «tumbar las lanchas cañoneras, y goletas con comodidad a repararse, y dar cebo y aun embarcaciones de mayor porte». Esta función, irónicamente, la conocemos ejercida en islas estratégicas por los piratas, quienes, de ninguna manera, perdían la oportunidad de ganar espacio en las costas del Darién o en cualquier otro lugar del Caribe a donde otros no se atreverían a llegar. Si los funcionarios se desplazaron con temor por estos territorios la expresión de ese sentimiento hay que buscarla en prevenciones que se hacen en las solicitudes de refuerzos. Una de ellas se da el 15 de enero a la cual responde el virrey al gobernador de Veraguas para que pase por tierra algunas personas hasta bocas del Almirante con el fin de apoyar a Arguedas. El gobernador se compromete:

> [...]a practicar las más eficaces diligencias a este fin que duda se consiga tanto por la distancia y dificultad de pasar en medio de algunas tribus de indios bravos que median entre Veraguas y el punto de reunión como por la falta de prácticos que dirigen la ruta, y conozcan estos caminos: remata su oficio el Gobernador de Panamá con la copia de las ordenes que tiene dadas al comandante de Chagre para que nos provea de los prácticos de la costa que puedan hallarse.[124]

Derrotero formado por don José Ynzanrrandiaga

En el documento del Archivo General de la Nación titulado *Derrotero formado por Don José Ynzanrrandiaga*, subteniente de la

124 Ibid.

Compañía Suelta de Milicias de Blancos Disciplinadas de la ciudad de Portobelo, se hallan elementos que ilustran la narrativa de intriga de los periplos. El autor narra su salida con fines de cumplir una comisión, el 8 de marzo de 1779, en su calidad de práctico, consistente en introducir en el castillo de la Concepción, del río de San Juan de Nicaragua, al conocido cartógrafo y brigadier Agustín Crame en las balandras Pacífica y Pastora. La ruta seguida en el camino de ida es descrita por el mismo Ynzanrrrandiaga:

> Sali de el puerto de la Ciudad de San Felipe de Portovelo, embarcado en la Balandra Pacífica que iba de comandante como único práctico, y como a las dos de la tarde llegamos a la boca del río Chagre donde se embarcó en el propio buque el dicho Brigadier, que a este intento había bajado de Panamá, y siguiendo nuestra derrota gobernando a los rumbos de noroeste y oeste con vientos galenos del noroeste y sudeste hasta que el día 11 de dicho por la madrugada descubrimos los volcanes altos de Furrialva y Cartago y a las 5 de la tarde andamos en el puerto de San Juan donde encontramos una balandrita inglesa que por inservible se le pegó fuego, y a la boca del río dos piraguas de indios moscos que al llegar conmigo Don Pedro Salcedo, Alférez de Artillería en la lancha a las cercanías de la boca del citado río se descubrieron como unos treinta indios, a los que no seguimos por no llevar armas y esto dio motivo a que nos retirásemos a bordo con la noticia; de la que prevenido el Brigadier despacho a el interprete para que les hablase como lo ejecutó logrando por este medio averiguar todo lo acaecido al Americano Ferey, (F) y los Vizcaynos. Y aunque los moscos enviaron a decir con el interprete que por la mañana pasarían a vernos, no lo acreditaron lo que dio motivo a temer se hubiesen embarcado río arriba con ánimo de atacarnos, y con este justo recelo deliberó dicho Brigadier, que una canoa escoltada de la lancha armada entrase al reconocimiento del río con el indio mosco Tomás.[125]

125 Archivo General de la Nacion. Archivo anexo, fondo historia. Rollo 3, folios 176-200. Derrotero formado por Don José Ynzanrrandiaga Subteniente de la Compañía suelta de milicias de blancos disciplinadas de la ciudad de Portobelo.

El 18 del mismo marzo en el punto llamado Dori se embarcó el brigadier por río evitar dificultades y el resto de la tripulación se fue a pie. El 24 se juntaron todos en el famoso castillo en donde el brigadier terminó la inspección y retomó el viaje de regreso el día 30. Ynzanrrandiaga se quedó en el castillo con los tres indios intérpretes y un zambo, con el encargo de conducirlos a Panamá, de donde los había sacado el brigadier. Este último evento genera el relato de nuevos caminos por el interior de las montañas.

El 12 de abril, por una vía distinta a la del brigadier, nuestro autor salió por el camino que va a la ciudad de Granada; dos días después, llegó a instancias de una hermosa laguna cuyas orillas reconoció. El historiador Nicolás del Castillo anota acerca del comercio que se practicó por esa ruta hacia Cartagena de Indias, que Nicaragua poseía un sistema natural de comunicación con el mar Caribe por los lagos de Managua y Nicaragua y por la vía fluvial llamada el Desaguadero o río San Juan, apta para la navegación marítima en ambas direcciones con embarcaciones pequeñas para sobrepasar las dificultades geográficas del descenso. Desde la activa ciudad de León, estratégicamente situada entre los lagos de Nicaragua y Managua, el comercio con Nombre de Dios y Tierra Firme fue constante; la ciudad de León fue desplazada por la de Granada a fines del siglo XVI tiempo en que empezó una gran actividad comercial con Portobelo la cual sustituyó a Nombre de Dios. Toda clase de productos (cochinilla, cueros, azúcar, vino, mulas de carga, etc.) fueron comerciados hacia Cartagena y, a su vez, desde Cartagena hasta allí se llevaban mercancías europeas. En desarrollo de estos circuitos, nos dice del Castillo, que entre Nicaragua y Costa Rica existía un camino de 30 leguas que fue muy deficiente hasta el istmo de Panamá, siempre recorrido en la práctica por las mulas que venían de Honduras y Nicaragua hacia Portobelo.

Las coordenadas para hacer la ruta de Ynzanrrandiaga quedan claras en su derrotero: desde la vera del mar hasta el Caño Machuca tres leguas, desde ahí, caminando una legua, se sale al caño de Taure y de ahí, a siete leguas y pasando por muchos islotes, al río San Carlos. Aquí el autor advierte la presencia de remolinos en los caños, para lo cual recomienda ayudarse en la navegación con

apoyo de palancas por los esteros del río. Así continúa describiendo los raudales del río Pocosol, el raudal del Toro y el río de Melchora en cuyas orillas se advierte la presencia indios comerciantes y pacíficos. Posteriormente describe los ríos Frío y Orosi, con el volcán de su mismo nombre, ruta por la cual circulan los productos que componen un inventario ecológico:

> Dentro la misma laguna están también la isla de Ometepec, poblada de españoles e indios de Granadomayor y Haziendas de cacaguatales, y como catorce islas chicas más despobladas, y en las orillas de la citada laguna y río se encuentran con abundancia muchos árboles de bálsamos y catibo-mangle, como también hule, sangre de drago, bálsamo de María de cavima, vitamo real, muchísimo té, aceite de corteza no conocido muy exquisito aunque fuerte; muchos árboles de almendro cuya fruta es parecida en el gusto y figura a la bellota cocida y se saca un aceite mejor que el de almendras: una especie de cardo santo cuyo cimiento es purga violenta la hoja resolutiva sus raíces eficaces para provocar el menstruo. Un bejuco conocido por los caribes mansos del cual masticándolo sacan, aunque no perfecto, una especie de masa coagulada de que sale un carmín oscuro.[126]

Completa este inventario «abundancia de peces exquisitos, y «mucho manatí»; en Segovia, con más abundancia, una seda silvestre de gusano de la que hacen hamacas y sogas muy fuertes»: adiciona a esto el autor 23 venados en manadas, de los que asegura haber cazado dos.

El jueves 13 de mayo, Ynzanrrandiaga y sus hombres salieron de Nicaragua y, después de superar un temporal y de esperar cinco mulas compradas con anterioridad que venían de Nicoya, durmieron en casa de un italiano llamado Antonio Antolino. Con diversos trabajos y después de un mes de camino llegaron a Esparza, pequeña ciudad cercana a los ríos Aranjuez y Barranco, famoso por haber cobrado muchas vidas. Luego se dirigieron

126 Archivo General de la Nación, Derrotero formado por Don José Ynzanrrandiaga Subteniente de la Compañía suelta de milicias de blancos disciplinadas de la ciudad de Portobelo.

a la bahía de Nicoya al ritmo de las mulas, pero estas se cansaban. Para el primero de mayo llegaron a Abocate, montaña áspera con quebradas de aguas muy frías y seguras. Luego de atravesar varios famosos volcanes y cerros, el lunes 14 por fin llegaron a Cartago, en su momento, capital de Costa Rica. En este punto y hora el diario cambia el ritmo de la *intriga*. A causa de un invierno que no cesó en semanas, Ynzanrrandiaga permaneció por cinco meses en Cartago, de lo cual no se comenta nada en el diario, excepto dos párrafos en que brevemente refiere sus visitas a los volcanes, formación geográfica que llama la atención de muchos viajeros de esta época. Para el 10 de diciembre, salió de esta ciudad. La ruta de retorno fue: la montaña de Ota, el río Paquita, el gran río de Saavedra, los montes vírgenes, el río Naranjo, «de brazos torrentosos y mucha piedra suelta»; por último, las playas del mar del Sur, donde desagua el río Culebra que se une al río Saavedra hacia el mar. En estos parajes, dejamos a Ynzanrrandiaga camino de regreso a rendir cuentas de la comisión de internar a su Brigadier y con los informes que no solo justifican su tardanza sino toman su relato como valioso hallazgo.

Historias rotas: el capitán Arguedas solicita refuerzos

El diario de navegación escrito por el capitán de fragata Luis Arguedas, comandante de los guardacostas de Tierra Firme por mando del virrey de Santa fe a una expedición reservada desde Cartagena a Portobelo, es un documento que da cuenta de una misión de seguridad: repeler la presencia enemiga en algunos lugares cercanos a la costa de destino. Se trata, además, de un periplo que cumplió una importante misión al demarcar muchos islotes, puntas y ensenadas comparándolas con medidas anteriores, como las que había tomado Antonio Arévalo a quien se reconoce autoridad en el texto. El hecho de que sea un informe no priva a Arguedas de la libertad de incluir historias, como las que corresponden a las inspecciones que realiza. En este caso, dentro de muchas de las acciones se destaca la interceptación de una goleta, al parecer española y mercante. Al averiguar por su capitán y piloto

Josef Alviz, este aseguró que, el 10 de agosto anterior, había salido con destino a Portobelo y Cartagena «llevando cera, jabón, loza, aceite, harina, pasas, verduras en escabeche, vinos, licores, sombreros, etc.», pero que un temporal dañó su goleta por lo que tuvo que arribar al puerto del Guarico para repararla. La anterior no será la única historia que queda inconclusa. Es prometedora para la historiografía, la revisión de los diarios de los guardacostas, puesto que en desarrollo de su trabajo un comandante de esta naturaleza debe controlar la bandera, propósitos, objetivo, destino, entre otros asuntos correspondientes a su zona de control. Estos documentos son la génesis de la posterior información científica de los derroteros, además de evidenciar una inteligibilidad narrativa particular de ciertos hechos que, en ocasiones, pasan como desapercibidos en el espacio costero.

En cumplimiento de las órdenes reales, Arguedas escribe un derrotero que es además diario de navegación e informe. En sus páginas quedan enunciadas varias posibles historias dentro de la relación de recorrido Cartagena-Portobelo; esta suma de historias es 'intrigante'. El día 5 de enero de 1787, por ejemplo, se describe un primer encuentro que hace parte de los trabajos de guardacostas: el encuentro de una goleta con géneros de contrabando. En este caso se hizo necesario enviar maestres para reconocerla y ellos concluyeron que lo mejor era alijarla y tumbarla por su mal estado. Las historias que se pueden esconder detrás de este hallazgo quedan como interrogante abierto. Continuando el viaje, y cuando este había tomado un ritmo de normalidad a instancias de la punta de San Blas, los vientos dificultaron la marcha por lo que el marino no pudo seguir la costa hasta Portobelo ni reconocerla a satisfacción. Otra situación de tensión que experimentaron los viajeros en este diario fue la espera hasta la madrugada con los golpes de mar, de los balances y cabezadas para intentar alcanzar la costa:

> [...] mantuve farol encendido en popa toda la noche, a las 5½ de la mañana amanecieron los buques de la Escuadra bastante distantes: les hice señal de unión y Yo arribé a reconocer la tierra con proa al sur, haciendo poca vela para que se me incorporasen los demás Buques de la Escuadra: a las 7½ de la mañana viendo que

> las embarcaciones de la conserva no estaban distantes, largue toda vela, de modo que a las 8½ de la mañana reconocí punta de San Blas, desde donde fuimos haciendo el plano hasta Portobelo, y siguiendo la costa a corta distancia viéndola a toda satisfacción.[127]

La descripción de las mareas y los vientos es el preámbulo de los hechos; la *intriga* es reforzada por la espera de las comunicaciones que, finalmente recibe Arguedas de parte del capitán general de Panamá, sobre un refuerzo que ha solicitado desde la bahía del Almirante a Bocas del Toro para responder a los enemigos que los esperan en la costa. Una vez recibida la noticia el 15 de enero, continuaron la espera con el aumento de los aguaceros y un viento adicional a la corriente del río que desembocaba en el mar con violencia. En ayunas y fatigados anclaron en algún lugar para abrigo y carena. Para el 28 de enero todavía el diario contiene hechos similares, pues siguen esperando los refuerzos que se han solicitado por tierra hacia Bocas del Toro a donde se puede ir más fácilmente. Aumenta la *intriga* cuando el autor relata una posible historia nueva, un periplo imaginario que puede llegar a ser realidad para nuestro capitán y que está constituido por los riesgos que tendrá quien asuma la responsabilidad de traer esos refuerzos por tierra desde Panamá, si es que llegan a ser autorizados por el gobernador. Se trataría de un periplo peligrosísimo con «indios bravos» advertidos de la presencia oficial y dispuestos a no dejar pasar la gente de Arguedas. La tensión crece con la mención de un decreto por el cual se ha prefijado a los ingleses el tiempo para la evacuación de la costa de Mosquitos.

La tensión aminora el día 30 de enero, al no tener noticias sobre el inglés Juan Bautista Paterson, quien se había ofrecido a conducir en el término de diez o doce días los refuerzos y quien tenía la instrucción de usar, para reconocimiento, una bandera blanca en el tope mayor de la embarcación. En las noticias se adjunta para

127 Archivo Histórico Nacional. Sala de documentos raros y manuscritos. Libro 357-VFDU 1 768. Folios 253-287. *Diario de navegación hecho por el Capitán de Fragata Don Luis Arguedas.*

Arguedas un diseño de la costa desde Chagres a río de San Juan y las copias de las certificaciones dadas al práctico Paterson; de ahí la consecuente preparación de la navegación hacia el sitio de encuentro en Bocas del Toro, hacia donde se encamina la salida con fecha de 3 de febrero de 1787. El día 4 de febrero de 1787, saliendo de Portobelo a Bocas del Toro, en el lugar llamado Farallones de Duarte, se hizo uso de la instrumentación disponible.

El 9 de febrero de 1787 retorna la tensión en espera de los refuerzos en Bocas del Toro:

> [...] siendo mi mayor anhelo dar socorro a la partida que venía por tierra y consideraba ya muy próxima a la Bahía del Almirante. Se continuaron las candeladas en tierra, y el reconocimiento en la isla, y puntas de costa firme que se pudieron relevar con las lanchas para continuar con la información del Plano que se me ha encargado, pero el clima empieza a empeorar. Para el 14 de febrero amaneció nublado, y lloviendo como los días antecedentes el viento por el oso bien fresco y la mar gruesa del NE.[128]

Sin embargo, en palabras de Arguedas, todas estas contrariedades, por el deseo de llegar a las Bocas del Toro, se superaron con el afán que les obligaba porque los enfermos aumentaban cada día y disminuían los víveres.

Ya con la certeza de que los refuerzos llegaban se desató otra clase de tormenta: una disputa entre los miembros de la tripulación acerca de si la tierra de costa avistada era o no las Bocas del Toro. Algunos arguyeron que sí, puesto que un práctico de nombre Jacobo aseguró haber visto entrar allí embarcaciones inglesas y holandesas. Dada esta información y la coincidencia con el plano que tenían, se dio la orden de entrar, pero a medida que avanzaban el capitán percibió con un nuevo temor un posible encallamiento, o peor, un naufragio:

> [...] debajo de la Fragata rompientes y peñascos que me horrorizaron con la gruesa mar: considérenme en esta situación cuando a las cinco y media que ya se arrimaba la noche que presentaba malísimas

128 Ibid.

> apariencias me dice Jacobo que aquella no es la Boca; y que se había equivocado que está tres leguas más al Este aseguró que me contó sin ser arbitrio de responderle una palabra, y viéndome rodeado de bajos sobre los cuales podíamos todos perecer, solo pensé en los medios de procurar salvar las embarcaciones del inminente peligro en que se hallaban, mande inmediatamente ceñir en vuelta del norte con cuanta vela pudiesen aguantar para separarnos de la tierra, y ver si podíamos después de zajos [sic] granjear los perdidos.[129]

Al descubrir que las Bocas del Toro estaban más distantes de lo que imaginaban, decidieron ir a Portobelo y aguardar allí la «estación de navegar» por esta costa, famosa por innavegable hasta finales de marzo o principios de abril. Ese día, el periplo registra un evento propio de las funciones de guardacostas de Arguedas:

> [...] después de haber hallado la Balandra y reconocido la Fragata, se demarcó la Goleta a dar parte, y llegando a mi voz a las 6½ dijo ser una fragata inglesa mercante sin armamento alguno que venía de Bluefields con carga de maderas para Londres, que traía catorce hombres de tripulación y había rendido en el temporal que nosotros experimentamos su Palo de trinquete por lo que pedía se le permitiese entrar a componerse en Portobelo: la balandra se quedó custodiándola esperando mi contestación por la Goleta, y fue de que se mantuviese toda la noche a su costado, y le dijera al capitán de la fragata inglesa que nos siguiese hasta por la mañana, que averiguara su avería, y reconocidas las circunstancias de su navegación, la conduciríamos a Portobelo y se la permitiría componerse en la entrada del Puerto a pesar de las órdenes estrechas que había para que ninguna embarcación extranjera pudiese arribar a nuestros puertos, menos que venga yéndose a pique, y que se le proveería de los víveres que necesitase para seguir su viajes.[130]

Luego de las decisiones tomadas, Arguedas debe escribir algunas cartas al virrey y enviarlas por la balandra la Soledad, expli-

129 Ibid.
130 Ibid.

cando el desarrollo de su empresa y los cambios del tiempo. Al final se anexan los planes con Patterson y los positivos oficios recibidos del gobernador de Panamá y Veraguas. A pesar del «final feliz» en que se suspende el documento, la intriga de las situaciones rotas contiene los temores manifiestos en el relato lo cual permite volvernos a referir al imaginario trágico que, por la época, configuró el relato del viaje de Jorge Anson quien escribió la suma de sucesos fatales que identifican su atrevida expedición de 1740-1744[131] en un texto gestado en medio de la tensión política de la Guerra de los Siete Años entre España e Inglaterra[132]. Anson, encomendado en 1739 de la misión militar de adelantar el viaje a las costas del Pacífico americano para hostigar las colonias españolas en Chile y Perú, inicia su viaje en 1740 desde Inglaterra con seis barcos; uno naufragó en las costas chilenas y otro fue incendiado. De casi 2.000 tripulantes perdieron la vida más de 1.400 a causa del escorbuto. Como ilustra el *Comento Anual Geográfico e Histórico* de Alcedo y Herrera, las instrucciones para el viaje de Anson son periplos ilegales, posibles rutas ocultas para la información oficial española. De esta manera resume los propósitos del navegante inglés en costas americanas:

> Eran estos, como se ve hacer propia la navegación de aquellos mares: sublevar las provincias del Reino de Chile, despojar á los españoles de su pacifica posesión y antigua propiedad desde su primer descubrimiento y conquista, y bajar después por la costa del Perú al puerto de Perico de la ciudad de Panamá, para repetir lo mismo con el Reino de Tierra-Firme (istmo de ocho leguas horizontales, que

131 En 1748 la publicación del libro de George Anson *Voyage Around the World* despertó el interés europeo por la importancia comercial y económica de las Malvinas para la navegación al Pacífico; Inglaterra se propuso un viaje a las islas para valorarlas y en 1765 se toman la costa septentrional de la Gran Malvina en nombre de Jorge III. Anson navegó después a lo largo de la costa a la vez que arrancaba la expedición de Louis-Antoine Bougainville. Cfr. John. Fischer, «Tercera parte: las colonias americanas (1700-1808)». *Historia de Iberoamérica*, t. II, Historia moderna (Barcelona: Ediciones Cátedra, 2008).

132 María T. Torres Santo Domingo, «Un bestseller del siglo XVIII: el viaje de George Anson alrededor del mundo». *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales IX*, n.° 531 (2004).

son de camino por lo quebrado y montuoso de la tierra, garganta de la comunicación de ambos mares y continente de las dos Américas Meridional y Septentrional), para darse la mano con el Almirante Vernón por la banda del Norte, que contaba allí con el formidable armamento que condujeron el Almirante Ogle, el Vicealmirante Lestok y el General Wemboort, y obrar de concierto en las costas de ambos mares, ganar el istmo, ocupar á Panamá y abarcar en el medio de estas dos extremidades el dilatado dominio del Perú.[133]

La narración de Anson, pronto haría parte de un relato público en que se describían aspectos de las costas que los españoles hubieran deseado conservar en secreto. El diario fue multiplicado por la imprenta y, a pesar de contener todas las advertencias de las condiciones geográficas montañosas y otros riesgos advertidos, fue rica fuente de inspiración para los marinos. Para finalizar, en una típica batalla o *disputatio*, Alcedo y Herrera nos deja conocer su opinión sobre las limitaciones de la información aportada por Anson y nos introduce en la naturaleza de su relato:

> Como lo reconoció después el capitán de navío Joaquín de Olivares, comisionado de S. M. á este fin la fragata San Antonio el año de 1745, que actuó la diligencia por sí y con sujetos hábiles y pilotos prácticos, haciendo el más prolijo, puntual y verdadero examen que cabe el discurso de cuatro meses, desde el día 5 de abril del siguiente de 1746 en el espacio de 500 leguas de navegación; por un mar vano é incierto y unas costas ignoradas, hasta descubrir y reconocer el desengaño de la ficción, confirmando los que naturalmente correspondían á la dirección y precisión del viaje de Anson a la ida con el empeño de doblar el Cabo de Horno y entrar á la mar del Sur con su escuadra antes que Pizarro con la suya; y á la vuelta por las islas del Asia y Cabo de Buena Esperanza. No pudo, por tanto, tener lugar

133 Dionisio Alcedo y Herrera, «Comento Anual Geográfico e Histórico de las Guerras del Presente Siglo en Europa y en América, Tratados de Paz en los Congresos Ultercht, el de 1748, en el Aquisgrán, el de 1748 y en el de Versalles de 1763», *Piraterías. Agresiones de Ingleses y de otros pueblos de Europa en América Española desde el siglo XVI hasta el XVIII* (Madrid: Justo Zaragoza, 1883).

> para reconocer costas y puertos y hacer observaciones y correcciones de longitudes y latitudes para demarcar verdaderas situaciones: y si se dirigió por los dichos papeles, cartas, diarios y derroteros que cogió en las presas que hizo en la mar del Sur.[134]

Para Alcedo y Herrera lo definitivo en las costas americanas no es el conocimiento práctico sino el dominio jurídico es decir, la posesión legal que se puede demostrar. Es decir, las acciones de un capitán de guardacostas como Arguedas, pesan en el ejercicio del dominio, por cuanto están autorizadas por el virrey. Alcedo y Herrera pondrá en duda las descripciones de Anson, exitosas editorialmente en Europa por sus datos acerca de las famosas islas de Juan Fernández y la descripción de la ruta hacia hasta el istmo de Panamá asunto acerca del cual le anteceden autores y marinos como Pedro Sarmiento quien, bajo las órdenes de Felipe II, hizo en 1579:

> Las observaciones, demarcaciones y situaciones de laberintos de islas, canales, cayos, bajíos, arrecifes y angosturas de que se compone la distancia de 200 leguas; de los remolinos de los vientos y de las aguas de ríos y quebradas que precipitadamente bajan de las montañas y entran y salen por ambas bocas, y las rápidas crecientes y menguantes de los mares; que todo junto se debe considerar como un continuado riesgo y ocasión de tormentas, embarazos y tropiezos, para caer en el peligro de naufragar, como antes lo experimentaron muchos. Todo lo superó la conducta, pericia náutica, destreza, espíritu y constancia de Sarmiento; registrando, reconociendo y demarcando todos los pasajes de sus distancias y poblaciones.[135]

También los extranjeros e ilegales, para finales del XVIII, todavía merodeaban y tenían el impulso narrativo y la libertad suficientes para componer sus propios informes, derroteros y descripciones, aún a instancias de ilustradas discusiones sobre la posesión legal. A sus conocimientos y reconocimientos suman el sentido de la aventura, que es tan natural como los riesgos propios del mar, el cual

134 Ibid.
135 Ibid.

es, según Alain Corbin, escenario de fieras, «líquida madriguera de los monstruos» en donde se libran desde los libros, los mapas, las instrucciones y decretos, las más abiertas batallas.

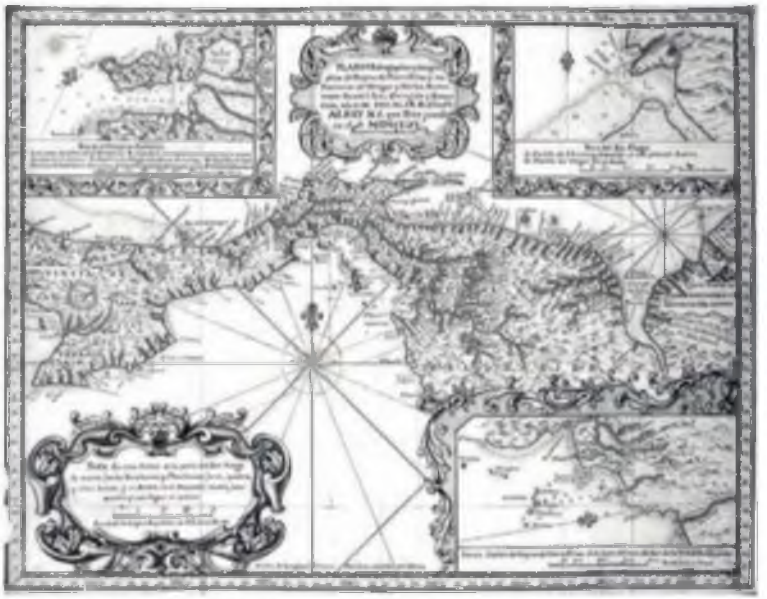


FIGURA 27. «Plano hidrográfico y geográfico del Reino de Tierra firme y sus provincias de Veragua y Darién. Nuevamente sacado a luz, corregido y enmendado en el año de 1749. Dedicado al rey [...] en el año de 1756. Reproducido en el año de 1771» (transcripción libre). Fuente: Real Academia de la Historia de Madrid, España (880).

CAPÍTULO VI

Periplos cruzados por el Orinoco: lo que brille es oro

El mito como base del imaginario geográfico

Imaginarios geográficos de la Independencia: periplos dorados entre los Andes, el océano y el Orinoco[1]

Nos proponemos hacer una lectura de las memorias de las peripecias marítimas o fluviales de algunos aventureros y mercenarios que hicieron parte de la gesta de independencia al lado de Bolívar para resaltar el contenido de algunas notas de enemigos de la campaña libertadora, como el militar Pablo Morillo, para rescatar una perspectiva geográfica distinta. Este ejercicio evidencia el peso en los imaginarios geográficos de los mitos como el Dorado que dibujaron una idea de la región del Orinoco durante el periodo colonial. También resalta la experiencia personal de los narradores, además de servir de ejemplo de la noción de periplo por las ricas conexiones que se muestran del río Orinoco con el mar y el interior del continente.

1 La primera parte del presente capítulo fue publicado originalmente en la revista *Memoria y Sociedad* 15, n.º 31, bajo el título de «Imaginarios geográficos de la independencia. Periplos dorados entre los Andes, el océano y el Orinoco». Se reproduce bajo licencia de los editores.

De otra parte, nos lleva a pensar en un apasionante concepto que en sus inicios estuvo pensado para los archipiélagos pero que desafía a quien busque la unión entre el mar y el continente; se trata de un concepto que permite referirse a la dinámica de apropiación del espacio costero y marino, y otras vías que ofrecen una amplia interacción y conexión. Si la noción de «territorio» implica una apropiación jurídico-política, la apropiación de los espacios costeros o insulares tiene que ver con la idea de propiedad y la libertad para realizar recorridos[2]. Retomando las ideas de Michel Chapanoff, autor de este concepto, vamos en este capítulo a buscar en las fuentes documentales a saber expediciones militares, campañas militares y navegaciones de cabotaje, la afirmación del poder. La apropiación marítima merece una consideración dentro de los ejercicios conceptuales acerca de la apropiación del territorio continental[3]. Esto aplica tanto para la apropiación legal como para la forma «antijurídica» de apropiación de los recorridos ilegales.

2 Miguel Chapanoff, «Documento sobre patrimonio cultural marítimo y subacuático en chile», *Propuestas de perfeccionamiento de políticas, instrumentos e institucionalidad patrimonial* (Santiago de Chile: Comisión de institucionalidad patrimonial del gobierno de Chile, 2007). El *marítorio* como espacio costero-marino comprende conceptualmente estas formas de posesión y, con ello, rebasa la noción geográfica de las islas o de archipiélago y encierra el espacio que une las islas a través de aquello que las separa, el mar. Visto así, la navegación es indisoluble de la construcción del archipiélago y el cabotaje puede terminar de unir las costas con las islas pero también con el continente. El espacio archipelágico, entonces, sirve para explicar la conexión que se causa entre las costas, lo cual permite extender el concepto a la conexión entre la costa y el continente. Esto tanto para la conexión entre islas como Filipinas, en el caso del istmo panameño San Blas y también para las Bocas del Drago y su entrada al continente por el gigantesco río Orinoco.

3 El territorio se entiende como ejercicio del poder, una forma en que se apropia el espacio; no se trata solo de una noción geográfica, sino de una noción jurídico-política, el territorio «es lo que controla un cierto tipo de poder». Es la definición foucaultiana más asimilable a la noción de «marítorio». Cfr. Michel Foucault, «Preguntas a Michel Foucault sobre la geografía», en Michel Foucault, *Estrategias de poder. Obras esenciales*, v. II (Barcelona: Paidós, 1980).

Atravesar el mar y superar las costas para alcanzar el interior del Nuevo Continente por ríos como el Orinoco, espacio promisorio de riqueza, fue una constante desde el inicio hasta el fin del periodo colonial. En la factura de los periplos que nos ocupan aparece el oro, no solo como recurso retórico, sino como objeto de explotación en el periodo colonial neogranadino. La historiografía colombiana, en términos generales, refiere dos ciclos de explotación minera, el primero, durante el siglo XVI, se ubica en la Gobernación de Popayán, la Provincia de Antioquia y las haciendas del Nuevo Reino de Santa Fe y Tunja, las cuales abastecían las minas en el valle del Magdalena con minas centrales como las de Mariquita. El segundo ciclo se desarrolló en el Chocó y Antioquia, y corresponde al siglo XVIII, momento en el cual se abre la frontera chocoana, decae la mano de obra indígena y se inicia la esclavitud de los negros en la zona. En este ciclo se integran haciendas y minas; los centros de explotación estaban ubicados hacia la vertiente del Pacífico desde Barbacoas, Cali y Citará. Este ciclo tuvo mucha importancia para el desarrollo marítimo, pues, como se destaca en la *Historia Económica de Colombia*:

> Para el imperio español, la ocupación de Jamaica y las Antillas Menores por parte de Ingleses, franceses y holandeses, y el verse privado de un acceso directo a los emporios africanos de esclavos, significó una brecha enorme en el sistema de su monopolio comercial. El monopolio del comercio en esclavos se había convertido en uno de los factores de la lucha por la supremacía marítima entre las potencias europeas. El proceso de decadencia española marginó a la metrópoli de dicha competencia y la obligó a depender en adelante del contrabando o de la concesión de asientos a potencias rivales.[4]

En 1713 España perdió sus posesiones europeas en Italia y los Países Bajos y entregó a los ingleses el Asiento de esclavos, de los cuales muchos estaban destinados a las mencionadas minas. El Asiento ofreció un beneficio adicional a los ingleses al convertirse

4 José Antonio Ocampo et ál., *Historia Económica de Colombia* (Bogotá: Editorial Banco de la República, 1987).

Atravesar el mar y superar las costas para alcanzar el interior del Nuevo Continente por ríos como el Orinoco, espacio promisorio de riqueza, fue una constante desde el inicio hasta el fin del periodo colonial. En la factura de los periplos que nos ocupan aparece el oro, no solo como recurso retórico, sino como objeto de explotación en el periodo colonial neogranadino. La historiografía colombiana, en términos generales, refiere dos ciclos de explotación minera, el primero, durante el siglo XVI, se ubica en la Gobernación de Popayán, la Provincia de Antioquia y las haciendas del Nuevo Reino de Santa Fe y Tunja, las cuales abastecían las minas en el valle del Magdalena con minas centrales como las de Mariquita. El segundo ciclo se desarrolló en el Chocó y Antioquia, y corresponde al siglo XVIII, momento en el cual se abre la frontera chocoana, decae la mano de obra indígena y se inicia la esclavitud de los negros en la zona. En este ciclo se integran haciendas y minas; los centros de explotación estaban ubicados hacia la vertiente del Pacífico desde Barbacoas, Cali y Citará. Este ciclo tuvo mucha importancia para el desarrollo marítimo, pues, como se destaca en la *Historia Económica de Colombia*:

> Para el imperio español, la ocupación de Jamaica y las Antillas Menores por parte de Ingleses, franceses y holandeses, y el verse privado de un acceso directo a los emporios africanos de esclavos, significó una brecha enorme en el sistema de su monopolio comercial. El monopolio del comercio en esclavos se había convertido en uno de los factores de la lucha por la supremacía marítima entre las potencias europeas. El proceso de decadencia española marginó a la metrópoli de dicha competencia y la obligó a depender en adelante del contrabando o de la concesión de asientos a potencias rivales.[4]

En 1713 España perdió sus posesiones europeas en Italia y los Países Bajos y entregó a los ingleses el Asiento de esclavos, de los cuales muchos estaban destinados a las mencionadas minas. El Asiento ofreció un beneficio adicional a los ingleses al convertirse

4 José Antonio Ocampo et ál., *Historia Económica de Colombia* (Bogotá: Editorial Banco de la República, 1987).

FIGURA 28. Mapa que incluye la Provincia de la Guyana. «Tierra Firme, la Guyana Española, Holandesa, Francesa y Portuguesa y la parte septentrional del Brasil. Venecia, 1785», por Antonio Zattae Figli. Fuente: Sala de documentos raros y manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá, Colombia (BRBLAA 548941).

en un centro de acción desde donde se amparaba el contrabando, en especial de ropas y harinas. Durante la confrontación entre España, Inglaterra y Francia, la autorización del comercio con los puertos de naciones neutrales en las Antillas estimuló el comercio ilegal en los puertos de Cartagena, Santa Marta y Riohacha.

Perros de mar y héroes de la Independencia

En un reciente trabajo, Kris Lane comenta la manera como durante el siglo XVI, los piratas, también denominados perros del mar, tuvieron una presencia importante en algunas de las costas y puertos que hemos estudiado. La fama —léase efecto literario— que la riqueza de Cartagena de Indias, por ejemplo, tuvo en los relatos de la época hizo que, desde el siglo XVI, fuera una ciudad

apetecida por los piratas. Lane sostiene que las fuerzas filibusteras estaban ubicadas entre dos esferas, la de la política internacional y la de los negocios, por lo cual no era extraño que fueran contratadas por algunos «particulares» de renombre que no querían ensuciarse las manos atracando directamente el tesoro que España extraía de América. Lane incluye en su definición el respaldo de una corona o gobierno por medio del instrumento de las *letters of marque and reprisal*, las cuales son propuestas por este autor como la respuesta medieval a la ausencia de una policía marítima[5]. «Los bandidos de mar se necesitaban unos a otros de vez en cuando y demostraron ser expertos en el uso de redes de comunicación marítima en la planificación de un atraco»[6].

Nos hallamos, entonces, frente a una paradoja: ¿en el momento de adoptar las primeras medidas que autorizaban armar el corso en los mares de la Nueva Granada, quién hubiera podido prever el alcance que estas tendrían?, ¿cómo se podría haber supuesto que tales medidas, en lugar de ser temporales, para controlar a los extranjeros, siempre indeseables —al menos en los papeles e informes oficiales—, iban a fortalecer la presencia de los mismos, algunos de ellos franceses o ingleses que harían parte del listado de los héroes de la independencia de la colonia neogranadina y, por tanto, de los héroes de la patria? La presencia de los integrantes corsarios en las fuerzas revolucionarias de la Nueva Granada se correspondía, también irónicamente, con la debilidad de las fuerzas armadas españolas. Dicha debilidad se debía al poco presupuesto que para ello les asignaba el Ministerio de Hacienda. Esto, según Enrique Román Bazurto, ocasionó que con el fin de suplir esos gastos se tuviera que recurrir a los presupuestos de Cuba y Nueva España, para los apostaderos de Nueva Granada.[7] Según autores como John Lynch, la debilidad de la Armada, tanto en España

5 Kris E. Lane, «Corsarios, piratas y la defensa de Cartagena de Indias en el siglo XVI», *Boletín Cultural y Bibliográfico* 44, n. º 75 (2007).

6 Ibid.

7 Enrique Román Bazurto, *El Caribe Mar de la Libertad, Origen, estructura y operaciones de la Marina Patriota en la Independencia. 1810-1830*, Primera Impresión (Barranquilla: Sáenz Impresores del Caribe, 1996).

como en la Nueva Granada, se combinó con la amplia participación de la fuerza corsaria, primero del lado de la seguridad española —intentando cazar presas ilegales— y, después, en la lucha emancipadora. En esta dirección, Richard Konetzki plantea que el asunto tiene como raíz la dificultad de la corona española para armar unas fuerzas militares regulares en las posesiones americanas al no contar con una cantidad de españoles suficiente —a pesar de los estímulos que se les ofrecieron, entre otros, un fuero especial y la exoneración de algunos impuestos, además del reconocimiento honorífico— que se desplazara con frecuencia a las Américas[8]. A pesar de las instrucciones para que se guardaran y fortificaran las costas neogranadinas como las de la Habana, Veracruz, Santo Domingo o Cartagena de Indias, se puede asegurar que solo hasta la primera década del siglo XIX, con la corta vida independiente de la República de Cartagena, se instalaría aquello que solicitaba el ilustrado Ignacio de Pombo: la creación de un cuerpo de hombres formados para la marinería. La larga ausencia de atención a esta petición obedeció, entre otras razones, a que los únicos ingresos fijos con que contaba el sostenimiento de esta Armada eran los que cobraban los comandantes de los apostaderos por derechos de Avería y Corso. Por ello, el papel del corsario fue definitivo en la precaria economía con que se manejaron los asuntos referidos al control marítimo en este periodo. Fue tan amplio el papel que desempeñaron los corsarios y la libertad de movimiento y de gestión, que armar un corso significó, durante finales del siglo XVIII, que muchos corsarios fueran más adelante los únicos con libertad y autonomía económica para ponerse al servicio de quien quisieran y, a la vez, contratar y someter a su servicio a toda clase de personal.

Esto se aprecia en las «Instrucciones del Gabinete de Madrid para el General en Jefe de la Expedición de Costa Firme y para el Jefe de la Marina», que acompañan la orden impartida a Pablo Morillo para que moviera las tropas españolas en contra de la insurgencia americana, con el fin de garantizar inicialmente:

8 Richard Konetzke, *América colonial* (México: Siglo XXI Editores, 1982).

> La tranquilidad de Caracas, la ocupación de Cartagena de Indias y el auxiliar al Jefe que mande en el Nuevo Reino de Granada, son las atenciones principales o las primeras de que se ocupará la expedición. Conseguido esto, se enviará al Perú el excedente de tropas europeas que se pueda, en todo el año de 1815.[9]

La expedición de Morillo estaba compuesta por 10.000 hombres, 67 barcos de guerra y suficientes armas y municiones. El 20 de abril, Morillo había llegado ya a Margarita, pero el gobierno no lo informó a la comunidad para no generar el pánico público. En ese momento Bolívar ofreció llevar a cabo el proyecto suicida de atacar a Santa Marta por tierra para quitarle la posibilidad a Morillo de tener una base en el continente[10]. Dicha expedición, llamada «Pacificadora», además de la ocupación de Cartagena, organizó desde Santa Marta un ataque contra las fuerzas independentistas por el Magdalena, focalizadas en Barranquilla y Mompox. Cartagena resistió durante un año, agotando su economía. Vale la pena anotar aquí la crudeza de las instrucciones para el bloqueo de Cartagena y, por ende, la importancia política que se le reconoce como puerto y centro de rutas costeras:

> El ceñirse a bloquear la plaza de Cartagena, a bombardearla o a sitiarla, lo determinará el General en Jefe con conocimiento de la fuerza del Rey de mar y tierra, medios y estación, y además con las noticias del estado de víveres de la plaza, arrabales y puerto. Bien entendido de que es muy importante para el comercio y navegación, el

9 «Instrucciones del Gabinete de Madrid para el General Don Pablo Morillo, General en Jefe de la Expedición de Costa Firme y para el Jefe de la Marina», en Manuel Ezequiel Corrales, *Documentos para la Historia de la Provincia de Cartagena de Indias, hoy Estado Soberano de Bolívar en la Unión Colombiana*, t. II (Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas, 1883). Original en el Archivo de la Real Academia de Historia de Madrid, Fondo correspondiente a Pablo Morillo.

10 Adelaida Sourdis Nájera, «Ruptura del estado colonial y tránsito hacia la república 1800-1850», Adolfo Meisel Roca et ál. (ed.), *Historia económica y social del Caribe colombiano* (Barranquilla: Ediciones Uninorte, Ecoe, 1994).

> apoderarse del Castillo de Bocachica, y casi tanto como de la ciudad, para cuyo logro no se omitirá sacrificio de la clase que fuese.[11]

Las instrucciones autorizaban a Morillo a hacer lo que quisiera por las amplias potestades que se le otorgaron en razón de las distancias entre Madrid y la Nueva Granada. En términos del documento, se esperaba un indudable éxito de esta expedición por las «amplias facultades al General en Jefe para alterar en todo o en parte estas instrucciones». Se anota también, con tono mesiánico, que el Mariscal tenía criterio para lograr «la dicha de los amados vasallos del Ultramar». Sin embargo, lejos de esta dicha, las consecuencias devastadoras aún son recordadas por la historiografía sobre Cartagena, entre otras el hambre que obligó a la población a comer toda clase de bichos, incluidas ratas[12]. El fin inicial de atacar este estratégico puerto era controlar la presencia de las fuerzas patriotas antes de adelantar la pacificación al interior de los Andes. Morillo sitió la ciudad y, como parte de su plan, obstaculizó el paso por el canal del Dique y la vía que conducía a Mompox, quizás uno de los caminos más vitales para el comercio y el abastecimiento de víveres de toda la Nueva Granada, por lo cual mucha gente murió de hambre. Para el desarrollo de los planes de la campaña de Morillo era necesaria una armada establecida. Entonces, en un inesperado giro a la repulsión por los no españoles o los no castellanos, se contrató a extranjeros para los logros militares de las instrucciones. Así se aprecia en el punto cinco del documento:

> La situación actual de la Capitanía General de Caracas no exige se quede allí toda la fuerza que va, sino momentáneamente y

11 «Instrucciones del Gabinete».

12 Esta cruda descripción que hace Adelaida Sourdis permite apreciar los efectos que un año después tendrían estas órdenes en la ciudad. «El 6 de diciembre entraron los realistas al recinto amurallado. Cerca de 3.000 cadáveres corrompidos yacían por todas partes produciendo una fetidez insoportable y los pocos que aún tenían vida andaban como fantasmas arrastrándose por las calles y teniéndose contra las paredes, rebuscando cualquier mendrugo de las tropas invasoras. Los gallinazos se daban un banquete con los cuerpos sin vida». Sourdis Nájera. *Ruptura del estado colonial*.

> por abreviar la operación; mas si contra lo que se espera fuese necesaria allí y hubiese con qué mantenerla, se enviarán cuatrocientos o quinientos hombres europeos a Santa Marta, parte de las tropas leales del país, para establecer el bloqueo, y todas las fuerzas de mar que no sean indispensables al convoy.[13]

Los temores expresados en las *Instrucciones* a Morillo dejan ver que tiempo después de haber contratado particulares, la Corona tuvo la necesidad de controlar a estos hábiles corsarios sueltos que se habían convertido en simpatizantes o miembros de las fuerzas revolucionarias independentistas. En una lógica «maritorial», este control se buscó incluso con el uso de buques de guerra que tenían la misión del comercio español en lugares estratégicos, como la isla Margarita, en donde hubo necesidad de sorprenderlos en los puertos. Las instrucciones pretendían ubicar los sitios en que se escondían los pertrechos y víveres. Pero ¿quiénes eran los corsarios que participaron en las operaciones revolucionarias? ¿Cuáles son los perfiles que permiten que empleemos esos nombres para ellos con la seguridad con la que se usan en este documento? En *Los tres Luises del Caribe* se describe el radio de acción de estos sujetos:

> [...] eran, al tiempo, corsarios intrépidos y sostenedores desinteresados de la independencia americana. Una interpretación muy del gusto de esos días daba a entender que no pocos de los tales corsarios, al menos los que no procedían directamente de la misma piratería, habían abandonado su país de origen, en donde formaban parte, por lo general, de destacadas familias burguesas, para sumar su esfuerzo y su valor a la lucha que entonces sostenían las colonias, no solo estas de América, sino muchas otras dispersas por el mundo entero.[14]

Para Jaime Duarte French es curioso el hecho de que la historiografía no se anime a dar un lugar muy claro en los acontecimientos

13 «Instrucciones del Gabinete».

14 Jaime Duarte French, *Los tres Luises del Caribe, ¿corsarios o libertadores?* (Bogotá: El Áncora editores, 1988).

de la independencia de la Nueva Granada a los marinos que coincidieron, especialmente en Jamaica, con Simón Bolívar, y que se vincularon a la empresa libertadora. En todo caso ha sido complejo el uso de la expresión «héroes de la Marina»:

> [...] marinos colombianos realmente no hubo en la Independencia, pues no pueden considerarse tales los tripulantes de navíos que, por excepcionales circunstancias, participaron en las limitadas escaramuzas protagonizadas en esos años en las aguas del Caribe. Puede decirse inclusive que la llamada marina republicana estaba compuesta en gran parte por elementos foráneos y no pocos de los oficiales eran aventureros, y aun delincuentes disfrazados de corsarios. Era obvio pues que el general Bolívar pensara, como primer paso obligado después de la caída de Venezuela y de su llegada a Jamaica, en armar una flotilla para intentar con alguna fortuna la reconquista de su país.[15]

Casos en los cuales la participación en la Independencia no es accidental, son los de Luis Aury y Luis Brion, quienes por distintos caminos habían hecho una trayectoria como marinos y armadores del corso. Duarte permite ver cómo, mientras Morillo bloqueaba Cartagena, Brion burlaba libremente el bloqueo: «él entraba y salía constantemente de Kingston, y traía a Bolívar noticias de Tierra Firme». Una participación abierta de los corsarios en la empresa política se evidencia con el perfil de estos héroes que tomaron parte en la resistencia contra la expedición española. Louis Brion, natural de Curazao, era conocedor de la cultura europea, cuyos ideales de libertad estaban alimentados por la cultura que había recibido en Holanda y Estados Unidos. Luis Aury era un hombre común, con una limitada educación, pero orgulloso de que, a pesar de ser europeo, había hecho su carrera en los mares del Caribe desde 1803, por lo cual se preciaba de haber visitado y tener un pleno conocimiento de los puertos, islas y costas americanas. Una de sus grandes divergencias con Bolívar tiene mucho que ver con la naturaleza y campo de acción de la actividad corsaria. A diferencia de Brion, y

15 Duarte French, *Los tres Luises*.

con un pensamiento pragmático cercano a la ilegalidad, Luis Aury propuso abiertamente que se ocupara la isla de Providencia, para que fuera utilizada no solo como base de las operaciones militares en contra del bloqueo de Cartagena de Indias, sino como centro de corsarios —sin importar su procedencia o su bandera—, lo cual no fue apoyado por Bolívar. Brion se sujetó a Bolívar y participó en la campaña del Orinoco; de esta amistad surgió la correspondencia en la que Brion le pedía orientaciones al Libertador sobre la mejor manera de contribuir a su causa. Bolívar le aconsejaba usar la vía del río Atrato, pues la consideraba como la óptima para hacer llegar ayuda a los patriotas en el interior. Con esto se convalida la apreciación de la riqueza estratégica de esta zona, anunciada por los documentos oficiales coloniales. De esta manera, para Bolívar, como para los ilegales de los siglos XVI y XVII, los sitios oficialmente establecidos para la comunicación geográfica con el interior del virreinato —como Cartagena de Indias— no eran tan estratégicos. Por ejemplo, para Bolívar puede ser que Jamaica en sí misma no tuviera un valor diferente a ser el paso directo a Londres, adonde quería llegar con las solicitudes de apoyo a la campaña de liberación de las colonias suramericanas. Durante los seis meses que permaneció en esta isla tuvo amistad con Brion, pero también con otros comerciantes y marinos, como Maxwell Hyslop y el comerciante Gregor McGregor, expertos en dicho recorrido.

En el documento de las instrucciones sobre la ocupación de la isla Margarita se muestra un efecto de la libertad dada al Mariscal. Si bien este hubiera podido emplear «medios suaves», le era posible tomar represalias contra quienes tuvieran armas en las manos y se apropiaran buques y efectos que no pertenecieran a vasallos de S. M. Esto significaba iniciar la guerra abiertamente contra los corsarios. En el caso de Cumaná se procedió al ataque, dado que esta isla era considerada como: «[...] guarida de los corsarios y el asilo de los insurgentes arrojándolos del continente. Es pues preciso dejar una guarnición proporcionada que se enlace con la Cumaná por medio de alguna fuerza de mar»[16].

16 «Instrucciones del Gabinete».

Superada la independencia de Madrid de la ocupación francesa, España envió la expedición concentrada al mando de Pablo Morillo desde Cádiz, en 1814. Después de sobrevivir a varios accidentes graves, Morillo llega con la expedición a Cumaná; desde allí, una parte de la expedición se va a Caracas y otra a Cartagena de Indias. Estas acciones movilizaron una resistencia naval en la Nueva Granada. Como advierte Román Bazurto, la defensa marítima de Cartagena se organizó desde la Ciénaga de Tesca intentando cubrir el cerro de la Popa y defender la entrada por la Boquilla, improvisada con bongos armados al momento, y dirigidos por el capitán Rafael Tono, quien se destacará en la resistencia al sitio de Morillo, entre otras importantes acciones de independencia en las que actuó como comandante el corsario Luis Aury.

El acontecimiento anunciado en las instrucciones dirigidas a Morillo pronto tendría lugar. Desde que Margarita estaba en manos patriotas en 1817, esta no sería la única instrucción para recuperar la isla, pues España había enviado con anterioridad 10 buques para este propósito. En 1819, las exigencias de Morillo para cumplir con el bloqueo o la posesión de la isla fueron inminentes:

> La pérdida de Margarita, ahora en manos de Bolívar, fue especialmente perjudicial para los esfuerzos de Morillo, porque proporcionó a los patriotas una buena base para las operaciones navales de los numerosos corsarios a su servicio. Los suministros del resto de las Antillas llegaban con fluidez a Margarita y de allí se despachaban al continente para el apoyo que requería el Libertador y se le negaba al enemigo.[17]

17 Una de las razones por las cuales era necesaria la campaña de Morillo para recuperar lugares estratégicos —como Margarita, Cumaná, en general, y, con ello, el control del Orinoco— es complementaria a la visión de Gerard Sandners: que España no consideró estratégicos ni vitales los puntos fortificados que no fueron tan definitivos en la campaña de reconquista. Para Bazurto, complementando esta visión, a inicios del siglo XIX, los apostaderos de España en Colombia eran los de Cartagena y Santa Marta, junto con el de Mompox en el río Magdalena. En Venezuela figuraban los de Maracaibo, Coro, Puerto Cabello, la Guaira, Cumaná y Guaira en el Caribe, además del de Guayana sobre el río Orinoco; tenían su propio reglamento y fueron creados para servir como sede, refugio, lugar de avituallamiento

FIGURA 29. Mapa que comprende la ruta libertadora. «The campaña Admirable. 1812-1813» (ca. 1895), por Vicente Lecuna. Fuente: Sala de documentos raros y manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá, Colombia (BRBLAA 1134734-1).

Estas estrategias tenían la misma lógica que las que habían usado los piratas, como aquella de Francis Drake para llegar a Cartagena después de haberse estacionado en una isla[18]. En el caso de las *Instrucciones*, el punto de observación estratégico —que constituye de por sí un periplo—, arranca de un contacto de maritorio desde la isla Margarita.

La primera operación de la expedición sería un asalto sorpresivo a la isla, cuyo arreglo queda al arbitrio del general en jefe

y reparaciones de los buques de la marina española y mantener las comunicaciones marítimas con la metrópoli. El problema consistía en que las divisiones o secretarías de Marina y Hacienda se disputaban el control de los apostaderos. Cfr. Enrique Román Bazurto, *El Caribe Mar de la Libertad, Origen, estructura y operaciones de la Marina Patriota en la Independencia.*

18 Para apreciar la crítica de Sandners, véase Gerard Sandners, *Centroamérica y el Caribe Occidental. Coyunturas, crisis y conflictos, 1503-1984* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Sede San Andrés, 2002).

en combinación con el general de Marina. En aquella isla se conocería el verdadero estado de los asuntos de Caracas, y con tales noticias decidirá el general en jefe si le conviene o no atacar a Cumaná, seguir a Caracas, ponerse en comunicación con Guayana o desembarcar en Puerto Cabello o la Guaira[19].

En el desarrollo, tanto de la campaña libertadora como de la consecuente reconquista por parte del gobierno español, se adelantan varios periplos de importancia. Es el caso de la expedición de Miguel Carabaño sobre el fuerte de Cispatá o Zapote, en la desembocadura del rio Sinú en el mar Caribe, compuesta por 150 hombres que salieron por mar desde Cartagena y atracaron en Tolú. Así se hizo también la expedición por el Magdalena del comandante Labaut, aventurero francés quien al mando de 200 hombres atacó, en 1812, a los realistas en Sitionuevo y Guáimaro. Estas acciones componen una estrategia naval de Bolívar para la liberación de Caracas y para recuperar la comunicación a través del río con el interior del país[20]. Un periplo de la revolución libertadora arrancó desde la isla Margarita en marzo de 1820 con Louis Brion y con José Prudencio Padilla, al frente de 26 buques y 1.200 integrantes de varias nacionalidades, entre ellos, marinos pertenecientes a la Legión Irlandesa y algunos criollos, quienes tenían la misión de retirar a los enemigos de las costas de Santa Marta[21]. Desde Haití, el 31 de marzo de 1816, Bolívar emprende con seis goletas su marcha hacia la isla Margarita y la Guayana para enfrentar a Morillo. Pero en el camino encuentra hostilidad a sus planes, por lo que regresa a Puerto Príncipe. Esa resistencia es de parte de Páez

19 «Instrucciones del Gabinete».

20 Academia Colombiana de Historia, *Historia extensa de Colombia, v. XXVIII: Historia militar. Tomo Independencia* (Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1971).

21 Sánchez Barba identifica varias etapas en la campaña de Bolívar: una primera que denomina provincialista que fracasa y termina con el exilio en Jamaica y Curazao; una segunda, de apoyo logístico en la Guayana para iniciar el intento de independencia andina de lo que sería la Gran Colombia y, una tercera, en la cual Bolívar intenta la unidad continental y cuyo eje es la convocatoria de la Asamblea de Panamá. Cfr. Mario Sánchez, *Simón Bolívar, una pasión política* (Barcelona: Editorial Ariel, 2004).

en Apure, y de Arismendi en Margarita y Guayana. A inicios de 1817 comienza su movimiento revolucionario en Barcelona-Venezuela. Desde la Guyana, después de resistir a Morillo y sufrir los tropiezos con algunos criollos, se dirigió al Orinoco para fundar un Ejército libertador e iniciar la campaña por el río Apure para recuperar el control de los territorios en los que avanzaba Morillo. Es justamente en Angostura en donde el Libertador escribe el discurso en el que se consolidará con más amplitud su propósito político para las naciones independientes; este discurso, desde el punto de vista geográfico, evidencia la unidad costera Caribe.

Si en la mayoría de los pueblos independientes el libertador Bolívar es representado sobre un caballo, otro imaginario geográfico devela su experiencia en los ríos, en los que se deslizó por amplios periodos. Vemos al Libertador escribiendo cartas desde Jamaica, como centro de finanzas de la campaña, buscando ayuda en Haití, yendo de una isla antillana a otra (Bonaire, la Guaira, a Puerto Rico, a la isla de Saint Thomas y a Margarita); y las operaciones iniciadas desde Riohacha, Santa Marta y Cartagena, y fluviales como la ruta por el Magdalena. Un ejemplo es la expedición de seis goletas que salieron en 1816, en cuyo periplo Bolívar tomó rumbo a Barcelona, desde Cumaná, antes de pasar a Angostura, en el Orinoco. Esta experiencia pesó en el fracaso del cumplimiento de las instrucciones dadas a Morillo en las provincias de Guayana, la isla Margarita y los puertos de Barcelona y Cumaná. El éxito en la campaña de Bolívar estribó en la forma como se apoderó de la Guayana y, con ello, de las comunicaciones entre la Nueva Granada y Venezuela por el puerto principal de Angostura, con lo cual controlaba el comercio a pesar de la mirada de los españoles. No cabe duda de la importancia del papel de los corsarios en esto.

En el trabajo *Adventuring through Spanish Colonies*, Matthew Brown, desde una óptica revisionista y sin intentar hacer una historia «desde abajo», cuestiona el rol de las fuerzas británicas en los movimientos de independencia americanos y el papel del gobierno inglés y de los comerciantes particulares en dichos movimientos. Esta línea de análisis devela las «redes» británicas imperiales y las identidades coloniales que borraron las fronteras entre los centros

metropolitanos y las periferias coloniales, proceso en el que cobran peso los desplazamientos y periplos de los aventureros. El estudio, que apunta a una historiografía sobre la presencia de ingleses o escoceses en regiones no inglesas, destaca la visión económica e ideológica de las redes británicas en la expansión de las ideas políticas independentistas[22]. Cuando aborda estos sujetos, Brown usa los adjetivos desde los que se les ha calificado: legionarios, voluntarios o mercenarios, los cuales son, por lo general, peyorativos y opacan las experiencias y cierto sentido de pertenencia que desarrollaron con el territorio estos extranjeros. Por ello, Brown prefiere la calificación de aventurero para connotar el sentido de los periplos, pues se trata de actos voluntarios de exploración. La aventura evoca, entonces, una cultura compartida por extranjeros e hispanoamericanos dentro de una novedosa concepción que compromete la interacción de personas de diversa procedencia social y nacional que se unen por el sentido de honor de participar en la gesta patriótica. Esta interesante perspectiva, entre las orillas legales e ilegales, deja al descubierto la cuestión de la libertad del sujeto que narra, esto es, la autoconciencia narrativa y geográfica que se gesta desde la experiencia de haber realizado un desplazamiento y haber decidido emprender su relato. Para Brown, el caso de O'Leary, a quien evocamos en el subtítulo «Al parecer el narrador era un soldado y no un marino», es también un aventurero convertido en narrador, un cronista de la campaña de la independencia. El caso típico de las *Memorias de O'Leary* ha sido puesto como ejemplo de un relato de la gesta histórica heroica, debido a la admiración del narrador por la figura de Simón Bolívar. Otro caso emblemático de esta atracción y de su efecto narrativo, histórico, emocional y literario, es el del *Diario de Bucaramanga* de Luis Perú de Lacroix, quien sigue de cerca los pasos, «la enfermedad y los últimos momentos de vida del Libertador»; sus reflexiones más íntimas durante el tiempo que antecede a su muerte en Santa Marta. En el mismo sentido,

22 Matthew Brown, *Aventureros, mercenarios y legiones extranjeras en la independencia de la Gran Colombia* (Medellín: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, 2010).

podemos mencionar a MacGregor como autor de diarios. Esta característica no escapa a las observaciones de Brown, quien sostiene que, a instancias de su mera admiración por Bolívar, MacGregor es autor de un relato autosuficiente de su propia experiencia viajera[23].

«Nos respondemos que tal vez el autor era más marino que soldado»

Este subtítulo corresponde a una expresión del prologuista de un periplo anónimo relatado por un autor inglés que se enlistó en las filas libertadoras neogranadinas. El relato apareció en una publicación conocida como *Campañas y cruceros*; se trata de un relato similar al de otros testimonios, como los de O'Leary, de O'Connor, de Miller, o de Cochrane. Para su prologuista, este autor anónimo no tiene el talento de O'Leary ni de sus contemporáneos europeos, quienes escribieron acerca de la revolución americana, ni el apasionamiento perjudicial de Cochrane, sino que es «modesto y ecuánime». Acatamos al prologuista acerca de la advertencia que nos hace: este documento, quizás por su particularidad de aparecer como anónimo, ha sido citado casi de memoria en algunos trabajos sobre la campaña libertadora de Bolívar, «casi al pie de la letra, silenciando la fuente donde bebieron». En esta particular publicación es curioso el estudio crítico que le precede y que nos interesa para ver las cualidades narrativas que debe tener un militar en la época[24]. El prologuista resalta que si bien el autor «anónimo» tiene un espíritu heroico, posee también un «corto criterio crítico» y es «incapaz de un juicio de síntesis ni sobre personajes que trató

23 En este diario de Perú de Lacroix es muy llamativo el hecho de que el narrador presenta las opiniones de Bolívar sobre los más diversos asuntos y destaca de la personalidad del libertador, que es dado a tejer relatos e historias para amenizar los largos tramos en sus campañas. Cfr. Luis Perú de Lacroix, *Diario de Bucaramanga. La enfermedad; los últimos momentos de vida del Libertador* (Bucaramanga: Ediciones Universidad Industrial de Santander, 2008).

24 Richard Vawell, *Memorias de un oficial de la legión británica campañas y cruceros durante la guerra de emancipación hispano-americana*, editor y traductor Luis Terán (Bogotá: Edición del Banco Popular, 1974).

tan de cerca, ni sobre acciones trascendentales que contribuyó a realizar»[25].

El impacto de expediciones, como las de Joaquín Fidalgo a fines del siglo XVIII, reforzó sin duda un cierto ideal militar de los escritores. En esto es definitiva la coyuntura internacional. Para John Lynch, este carácter aumentó con la gran cantidad de funcionarios militares en el gobierno borbónico como respuesta a la denunciada debilidad del ejército español en la Guerra de los Siete Años, en la que se usó el modelo prusiano para reorganizar el ejército. En cuanto al estatus militar, hubo una renovación en la escala social al considerarse como privilegio hacer parte de las fuerzas militares. Como aclara Lynch, no se trata de que los españoles amaran especialmente al ejército, pero lo apreciaron mucho al darse cuenta de que este oficio podía permitirles acceder a un fuero militar, y que podía hacerlos merecedores de un juicio especial en lo civil y en lo criminal y de ser exonerados de pagar algunos impuestos[26].

25 Este prologuista supone que el escepticismo del autor anónimo es la causa por la cual pudo haber renunciado a publicar su nombre a la posteridad; y que otros oficiales ingleses que escribieron y publicaron sobre la emancipación de América no hayan usado tampoco su nombre.

26 Para John Lynch, eventos como la guerra con Francia en 1793 mostraron una marina española lenta y poco efectiva en los enfrentamientos; esta actitud se debía al temor de los costos para usarla y aun más por la incompetencia de sus oficiales; por ello pareciera que la Armada española tuvo más un carácter disuasivo, que se manifiesta en paradojas como las siguientes: «En 1762, atacando a los ingleses, Carlos III cometió tres errores de cálculo. Entró en la guerra en el peor momento posible, cuando ya se decantaba del lado de Inglaterra; subestimó el potencial de guerra de los ingleses y se vio inmerso en un conflicto colonial sin contar con los recursos navales adecuados». La victoria frente a ello fue mala para España. «Por la paz de París (9 de febrero de 1763) España se vio obligada no solo a tolerar a los leñadores británicos en Honduras y a renunciar a cualquier derecho a la pesca en Terranova sino que además tuvo que devolver a Colonia del Sacramento a Portugal y ceder a Gran Bretaña la Florida y todos los territorios españoles en Norteamérica al este de Mississippi. Por su parte, gran Bretaña devolvió sus conquistas, la Habana y Manila, mientras que España obtuvo Luisiana de Francia y una nueva frontera que defender contra su enemigo». Cfr. John Lynch, *La España del siglo XVIII* (Barcelona: Editorial Crítica, 2004). Paralelamente, Feliciano Ramos resalta el gran

Estando frente a nuestro anónimo, nos hallamos ante un militar. Este es el perfil que se puede suponer de dicho narrador:

> No basta que un oficial de la Marina de Guerra sea un excelente marino. Evidentemente deberá serlo, pero también deberá tener muchos otros conocimientos. Deberá ser un perfecto caballero de modales refinados, extrema cortesía y alto sentido del honor personal. Deberá ser capaz, no solo de expresarse claramente en su propio idioma, sino también en francés y español. El oficial naval deberá estar familiarizado con los principios del Derecho Internacional y la práctica general de la Jurisprudencia Naval, porque ese conocimiento puede ser a menudo necesario cuando navegue por lejanas tierras para proteger su bandera del insulto, o para proteger su tripulación de la imposición o la injuria en puertos extranjeros. Deberá también estar acostumbrado al uso de la diplomacia y ser capaz de mantener, si es necesario, una digna y juiciosa correspondencia diplomática.[27]

Ese conocimiento de la política internacional y del espíritu crítico científico le resulta extraño al prologuista de *Campañas y cruceros*, quien opina que España no estimaba sus posesiones en el Nuevo Mundo sino en proporción al número y calidad de sus minas: «De aquí el lento progreso que hicieron estas provincias, y sus tempranas relaciones con los extranjeros»[28]. Lejos de confesar su nombre y de aspirar a la gloria, como hace O'Leary en sus memorias, el «autor anónimo» cuenta que, desde su llegada a América a principios de 1818, inició la labor de recopilación de los datos referidos al movimiento independentista y, en especial, a la vida de

avance tecnológico naval inglés para la misma época, con un cuerpo de hombres formados en la navegación tanto marítima como fluvial. Cfr. Héctor R. Feliciano Ramos, *El contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México (1748-778)* (Sevilla: Publicaciones de la Diputación Provincial de Sevilla, 1990).

27 *Don de Mando* (La Habana: Marina de Guerra, 1953). En este libro, que es una traducción del *Naval Leadership*, U.S. Naval Institute, se transcribe la carta de John Paul Jones, fundador de la Marina Americana, al Comité Naval del Congreso, el 14 de septiembre de 1775.

28 Daniel F. O'Leary, *Memorias* (Caracas: Imprenta de la Gaceta Oficial, 1879).

Bolívar. Luego, presenta el periplo del Libertador por el Orinoco, a saber, sus calidades de etnógrafo y científico, que sorprenden al lector. El diario inicia con la llegada del autor a Santo Tomás, a inicios de 1817, después de salir de Inglaterra con otros voluntarios que ofrecieron sus servicios al Estado de Venezuela.

Describe las disputas entre voluntarios patriotas, el paso por la Florida con una aventura cerca del río San Juan, y la hospitalidad de un plantador irlandés. Desde Santo Tomás se empieza a remontar el Orinoco. Primero debía presentar en la Florida unas cartas de acreditación que traía de Londres firmadas por el patriota Luis López Méndez, ante Bolívar y Gregor MacGregor, quien se encontraba en la isla Amelia, de la cual sacó a los españoles. La primera aventura se trata de su apresamiento por unos piratas al llegar a la mencionada isla. Se salvan de este impase gracias a dos negros que les oyeron hablar en inglés y los llevaron ante un plantador americano que habitaba cerca de la costa. Se trataba del irlandés Fitzpatrick, casado con una criolla y cabeza de una extensa familia, con quienes alegremente intercambiaron atenciones. Posteriormente, el diario narra el embarco en una canoa llena de provisiones y frutas, en la que les acompaña un negro que conocía los rumbos a través de los canales naturales que unen los ríos San Juan y Santa María, separando la isla de Amelia de la tierra firme. Al llegar a la isla hallaron que MacGregor la había abandonado, dejando el mando a Luis Aury. En la costa se describen barcos corsarios republicanos con banderas de diferentes naciones, Buenos Aires, Venezuela o México, y otras de las cuales se podía sospechar que fueran piratas. De esta manera se despide la expedición de estas costas y toma rumbo a Guayana con el fin de entrar en el Orinoco.

Esta expedición militar nos permite ver en acción una alianza poco prevista en los discursos oficiales y es el conocimiento de la conexión entre el mar, el río y los Andes, que tienen los indios, los llaneros y los criollos. Este conocimiento es combinado con el aporte tecnológico de los «extranjeros»; alianza de saberes que se suma a la práctica de los bogas y baquianos desde la Guyana hasta Santafé de Bogotá, y permite esbozar un imaginario naval de la independencia. Un imaginario que se refiere a un río real con ri-

beras llenas de escollos y de fango y a la merced de inundaciones periódicas. Por la siguiente cita, que en mucho es parte de un derrotero, podemos empezar a sospechar, como el prologuista, que quien narra y describe estas condiciones geográficas es, a lo mejor, un marino, pero también uno que tiene mirada de naturalista:

> La vista que se ofrece á los ojos del marino cuando desde el puente del barco pasea sus miradas sobre las ondas tranquilas del río y los deliciosos paisajes de la tierra, es de un efecto encantador. Las dos orillas del Orinoco están cubiertas de árboles majestuosos que forman selvas impenetrables a los rayos del sol, y que parecen encadenados entre sí por el bejuco, planta trepadora de la América del Sur, que llega á ser tan gruesa como un cable corriente. Mantienen en pie estos árboles seculares (porque aún no ha resonado en estas soledades el hacha del leñador) esas plantas que tienen una semejanza chocante con las enormes serpientes que rastrean, bajo ellas, en las marismas.[29]

La siguiente apreciación corrobora que es un marino. Se trata de la descripción de las costas de la Guayana y su atmósfera vaporosa, «formada por el excesivo calor del clima al obrar sobre un suelo húmedo». Esta primera observación científica es complementada con aquella acerca de la uniformidad de esta línea de costas y «las numerosas entradas del río, de las que siete son navegables y hacen que sea muy difícil hallar un canal que conviene a los barcos grandes». Las observaciones que hace de carácter geográfico incluyen las consecuencias que, supone, tiene la naturaleza, aun en las costumbres de los pueblos. Comenta la forma de vida y las construcciones de las chozas y el modo «[...] en que se pasan casi todo el tiempo en el agua, en sus canoas, y se alimentan principalmente de pescado y tortugas que cogen en gran número, excepto durante la estación de las inundaciones»[30].

Esta información corrobora la aportada por el famoso fraile Felipe Gilij acerca de la geografía de la región en su *Ensayo de his-*

29 *Campañas y cruceros.*

30 Ibíd.

toria americana o historia natural, obra ampliamente citada por los coetáneos suyos que recorrieron la zona y que sigue siendo una importante fuente documental para la historia colonial[31]. Para estudiar los periplos y conexiones entre el mar y el Orinoco, no puede pasarse por alto la presencia de los frailes en las Misiones del Amazonas, Maimas y el Paraguay. Desde 1652 llegan algunos de estos frailes al oriente venezolano. José del Rey Fajardo, S. J. destaca la importante percepción espacial del fraile Antonio Monteverde (1618-1669), para quien dentro de un exitoso proyecto de dominación se debía concebir el Orinoco como una entidad en la que se encontraban Casanare, la Guayana y la Isla de Trinidad. Según Monteverde, en esta última isla se debía establecer una residencia para los frailes recién llegados de Europa con el fin de evitar el tortuoso camino de Cartagena de Indias a Santafé de Bogotá, para después pasar al Casanare, como lo tuvieron que experimentar muchos viajeros.

El padre José Gumilla, un siglo después del fraile Monteverde, haría algunas advertencias que nos permiten valorar de nuevo las del segundo. Tras casi diez años de vivir en la zona, Gumilla había tenido contacto con los gobernadores de Guyana, Trinidad y Caracas, pero es su estancia durante el año de 1737 en Cartagena de Indias la que le aclara la situación de las comunicaciones neogranadinas; en su *Orinoco Ilustrado* muestra una conciencia de la importancia universal que tiene la ubicación geoestratégica del Orinoco y el papel central de los nativos en medio de la presión que recibieron durante todo el periodo colonial por parte de los extranjeros, con sus más diversos intereses de explotación. En particular, constituyó una amenaza la presencia cada vez más notoria de los franceses en la costa venezolana, la cual seguía teniendo como base las Antillas, y la de los holandeses, quienes habían aumentado el número de residentes en la Guayana[32]. Estas opiniones repercutieron en un

31 Felipe Gilij, *Ensayo de historia americana: o sea historia natural, civil y sacra de los reinos, y de las provincias de Tierra Firme en la América Meridional* (Caracas: Academia Nacional de la Historia de la República de Venezuela, 1965).

32 En «Los hombres de los ríos», José del Rey Fajardo atribuye este

proyecto político, en 1765, del gobernador de la Guyana, Francisco de Meneses, que finalizaría con la fundación de la ciudad de Angostura. Para el caso de la primera propuesta, siguiendo las ideas de Monteverde, la isla sería un punto de encuentro entre los jesuitas y España. Hasta hoy día cabe la pregunta de si haber seguido esta propuesta hubiera sido evitar darle la espalda a este contacto geográfico, con lo cual se hubiera podido controlar el avance portugués en el litigio de límites al final del periodo colonial[33].

Volviendo a la narración de aquel que parece menos marino que soldado, las mencionadas inundaciones que describe con detalle le conducen a nuevas digresiones científicas que, sin exageración, se podrían comparar con las de *Diario de observaciones* de Humboldt, pues asegura que el Orinoco y los ríos que a él afluyen no crecen solamente con las lluvias de los trópicos, sino también por el deshielo de las cordilleras. Más adelante complementa su observación:

> Estas inundaciones son ocasionadas en primavera por el derretimiento de las nieves que cubren las montañas, cerca de las fuentes del Orinoco y de sus afluentes, y son aumentadas por las grandes lluvias que caen al aproximarse el equinoccio de primavera.[34]

La capacidad descriptiva y paisajística logra su mejor expresión en el levantamiento del inventario ecológico y su evaluación arquitectónica: la ciudad de Angostura aparece construida sobre una roca que tiene su base a orillas del río y se eleva al nivel de una colina donde hay un pequeño fuerte. Los puntos de vista que se ofrecen desde lo alto de este fuerte son destacados como «admi-

conocimiento de Gumilla al contacto del fraile con lo que hoy conocemos como Ilustración americana, esto es, una conciencia geográfica de las importantes posibilidades de desarrollo estudiadas por los propios criollos americanos. *Suplemento de la Revista encuentro de la Provincia*, n.° 7 (2011).

33 Para ampliar este debate, véase Manuel Lucena Giraldo, *Laboratorio tropical, la expedición de Límites al Orinoco 1750-1767* (Caracas: Ed. Monteávila Latinoamericana y Centro Superior de Investigaciones Científicas de España, 1991).

34 *Campañas y cruceros*.

rables» en todas direcciones. Al otro lado del río describe las provincias de Barcelona y de Cumaná, y, por la parte de la Guayana, los pastizales, llenos de ganados y las casas rodeadas de plantaciones. Al pie mismo del fuerte, en medio de un espeso boscaje describe un convento de aspecto pintoresco, y que, abandonado por los frailes que le habitaban, se ha convertido en hospital militar. Toda la fauna americana subyuga la atención de este marino. Describe los hermosos pájaros encontrados a orillas del Orinoco, de los cuales enumera especies como los que se parecen a los faisanes de Europa, pero que son «quietos en sus toscos nidos». También relata el periplo por el Orinoco en un aparte similar al que hizo para referirse a los caimanes, para concentrarse en las serpientes de agua y la forma en que los indígenas las atrapan; las tortugas y los zancudos y mosquitos, y el comportamiento de los piratas de río, entre otros asuntos. La máxima expresión de esta sensibilidad por la fauna está en su descripción de los caballos.

> Los caballos salvajes. Aunque asombrados al ver turbado el silencio de sus soledades, no huyen como los gamos y otros animales tímidos, sino que galopan en masas compactas varias millas, con la intención aparente de reconocer a los extranjeros, y avanzan a menudo resueltamente, hasta poca distancia de las cabezas de columna, mirando fijamente, relinchando y dando muestras de descontento, sobre todo a la vista de la caballería.

En la evaluación botánica aparecen datos interesantes para posteriores viajeros como las advertencias sobre la mordedura de serpientes venenosas, fórmulas para curaciones, y un balance de plantas medicinales que parece un apartado de las memorias de la Expedición Botánica del sabio Mutis en la Nueva Granada. La imaginación con que este autor se refiere a los lugares reales o fantásticos, como el Dorado, crea un efecto que encontramos en otros viajeros por el Orinoco: evocar con el nombre mítico, más que un lugar concreto, una experiencia. Para empezar a cerrar su diario, describe el periplo por San Juan de Pallara, en donde se ocupa de los indios aguagives y aprovecha para dedicar algunos párrafos a la exótica especie del lagarto-iguana. De manera literaria, inserta la

información acerca del conocimiento personal que tiene de Simón Bolívar y de las vivencias referidas a la batalla de Calabozo y la de Sombrero. Uno de los pasajes más interesantes es el que describe las creativas estrategias náuticas a las que tuvo que recurrir la campaña libertadora. En febrero de 1818, ante la amenaza de un ataque de los españoles, Bolívar solo contaba con un destacamento apostado en San Fernando, un pueblo ubicado sobre un terreno bajo sobre el río Apure, con un bosque espeso donde las tropas patriotas no podían penetrar. Ante estas dificultades naturales, sumadas al escaso número de embarcaciones, Bolívar no hizo una avanzada convencional, sino que envió a unas pocas decenas de hombres, llaneros «bravos» quienes:

> [...] quitaron las sillas de sus caballos y desembarazáronse enseguida de sus calzones; se sujetaron las espadas, colgando del cuello ó bajo un brazo, y se lanzaron al río á cosa de un cuarto de milla de las lanchas. Cuando los realistas que estaban á bordo divisaron á los temibles llaneros, quienes desde el principio de la guerra no habían dado cuartel una sola vez, hicieron contra ellos una ó dos descargas de mosquetería; pero con harta precipitación. Para ser eficaces. Cierto es, de otra parte, que no se veían más que las cabezas de los hombres y los caballos. Sin embargo, un terrible pánico se apoderó entonces de los españoles, que, abandonando con un común movimiento las cañoneras, se arrojaron unos á los barcos que estaban amarrados y otros al río para ganar la orilla á nado. Los barcos así abandonados cayeron en poder de los intrépidos llaneros, que no encontraron en ellos otros enemigos que una mujer que había disparado contra los abordadores el último cañonazo.[35]

Retornando al argumento de Brown, la participación en la gesta libertadora de los aventureros irlandeses, escoceses y británicos queda vinculada a motivos de ideología, comercio y geopolítica en el tejido de unas redes que aportaron, según su estudio, aproximadamente a siete mil aventureros europeos para servir en

35 Ibid.

los ejércitos de Bolívar entre 1816 y 1825[36]. Brown, adicionalmente, plantea que estos sujetos no han tenido para la historiografía de la independencia un peso importante en la formación de las identidades de las nuevas repúblicas. Para mostrar la importancia del tema demuestra que muchos de estos aventureros establecieron sus familias y se quedaron para siempre en la Nueva Granada, por lo cual merecen un tratamiento más amplio que el de la historia militar y regional, y ser vinculados a los temas del honor y la cultura.

Pero no solo los ingleses hicieron parte de estos periplos. Desde el punto de vista de la historia o de las historias imperiales, y también nacionales, es complicado dilucidar el lugar de sujetos cuya legitimidad no es fácil de justificar. Para finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, la oferta extranjera como mercenarios fue similar a la que hubo para los siglos XVI y XVII. Es el caso de los mercenarios piratas, llamados «vengadores» por autores como Kris Lane. En la publicación *Los franceses en Colombia, La utopía de un paraíso*, Nhora Patricia Palacios Trujillo referencia la presencia de los franceses de diversas procedencias sociales y con diversos intereses en el territorio de la Nueva Granada[37]. La autora cuestiona los motivos por los cuales estos franceses se enfrentaron a los riesgos de la compleja geografía neogranadina[38]. Para fines del periodo colonial la autora resalta el gremio de los comerciantes, quienes hacen contrapeso a las restricciones de España desde antes de la liberación del comercio en 1778. Entre ellos menciona a Louis Segretier, Juan la Viellie y Esteban Dupuy, quienes enfrentaron ataques de piratas de diversas nacionalidades. Ahora bien, el intento de ingresar a la vida neogranadina no solo se dio a través

36 Brown, *Aventureros, mercenarios y legiones extranjeras*.

37 Nhora Patricia Palacios Trujillo, *Los franceses en Colombia, La utopía de un paraíso* (Bogotá: Editorial Planeta-Embajada de Francia, 2009).

38 Es curioso que en la galería de personalidades que traza, la autora no menciona muchos nombres de piratas como Ravenneu de Lussan, pero sí hace una enfática diferenciación entre piratas y corsarios, enfocándose en que en los segundos recae un amparo estatal manifiesto. Por supuesto, lo encuadra en esta segunda clasificación. Este telón de fondo sirve para presentar al «barón» de Pointis, célebre por su sanguinario ataque a Cartagena de Indias.

del comercio, sino de otras profesiones, como señala el listado que presenta la autora de médicos, profesores, antiguos funcionarios, pequeños empresarios o fabricantes y hasta cocineros, quienes buscaron incluso su «carta de naturalización» en el territorio de la Nueva Granada. En el sentido patriótico propone que algunos franceses fueron transmisores de las ideas revolucionarias en el virreinato de la Nueva Granada y otros se involucraron directamente en la liberación neogranadina. A esta motivación general por viajar al territorio neogranadino, Palacios Trujillo le denomina utopía, como una noción que comprende un impulso por la búsqueda de regiones como el Dorado o procesos como la Independencia.

Finalmente, cabe preguntar, desde la perspectiva de un imaginario geográfico, si las noticias sobre el oro con que se dio a conocer por primera vez el río Orinoco en el Viejo Continente antecedieron el deseo de aventuras en dicho río por parte de los aventureros ingleses o franceses. Para ello es fructífero analizar tanto la información proveniente de los mitos acerca de la región como el impacto que esta tenía en los hombres ilustrados de finales del siglo XVIII, como La Condamine o Alexander von Humboldt, y, entre ellos, por supuesto, Simón Bolívar, el Libertador.

Humboldt: cosmos y mares americanos

En un interesante estudio sobre tres genios naturalistas del siglo XVIII, Von Hancen hace énfasis en el papel que jugó en ellos el conocimiento previo que tuvieron de América a través de la lectura en una época agitada, en la cual, como bien anota, desaparecen los «monarcas de Las Luces» (Federico de Alemania, Catalina de Rusia, María Teresa de Austria y Carlos III de España) y arrancan las revoluciones que dieron a la luz genios como Mozart, Goethe y Schiller. Esta transición generó un despertar en la ciencia, pues antes de eso hubo un exclusivismo acerca de la información que se tenía sobre las noticias de América; en palabras de Hancen, como si Europa tuviera que ignorar la riqueza, potencial o efectiva, que había en las colonias de España[39]. La obra de Jorge Juan pasó la censura de la Inquisición con una calificación sorprendente:

39 Victor Wolfgang von Hacen, «Charles-Marie de La Condamine», *Grandes*

FIGURA 30. Mapa de Suramérica. «A map of Terra Firma, Peru, Amazone-Land, Brasil, and the North of P. de la Plata» (1732), por el geógrafo H. Mall. Fuente: Sala de documentos raros y manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá, Colombia (BRBLAA 1120955).

> He visto y hecho ver el Libro de observaciones matemáticas que V. E. se sirvió remitirme de orden de S. M. para que se examinase si tenía por algún descuido o lapso de la pluma alguna proposición ofensiva de nuestra Santa Fe y buenas costumbres.[40]

Por este exclusivismo Humboldt y otros extranjeros a España tenían que ver informaciones incompletas, asuntos ocultos por los españoles en los informes oficiales y revisiones de la censura del rey de la Inquisición, con lo cual, anota Hancen, se cercenaron las

naturalistas en América (México: Editorial Grijalbo, 1957).

40 Antonio de Ulloa, *Viaje a la América meridional* (Madrid: Editorial Dastin, 2002).

maravillas, a pesar de la gran calidad de observadores que tenían los viajeros españoles[41].

Humboldt o La Condamine responde al rol intelectual científico, como José Celestino Mutis: es decir, como autores de periplos, componen un relato elaborado y cercano a los actuales derroteros marítimos. La naturaleza es la pieza clave que puede comprender el pensamiento ilustrado del siglo XVIII, pero, sobre todo, el conocimiento que ella produce y, en especial, «los discursos que se pudieran construir con ella, haciendo del conocimiento humano un instrumento objetivo»[42].

El viajero es el estudioso que termina su formación en contacto directo con la naturaleza desconocida, en donde experimenta sus ideas e instrumentos, y el mundo explorado es su laboratorio. Hernández de Alba incluye allí personalidades como Cook, Malaspina y Bougainville, quienes comprobarán lo conocido y, a su vez, producirán un nuevo conocimiento ante un público ávido de información, noticias de viajes y nuevas posibilidades comerciales. Una de las características resaltadas aquí es la necesidad de experimentar y también de tener un contacto personal como respuesta al hábito científico de dudar y, en este caso, se trata de dudar y confiar en lo que había en los libros acerca del territorio a visitar. De ahí que haya en esta literatura una clara exaltación a la percepción propia y su capacidad de describir; por ello:

> Sus más triviales experiencias y sus más importantes observaciones se realizan al margen de los mundos que lo puedan estar rodeando y en el seno de una naturaleza casi neutra. Su segunda preocupación descansa en la posible utilidad de sus descubrimientos observacionales, la que habrá de ser cosechada allá, en Europa, en su centro natural y racional. El optimismo en que se mueve la Ilustración no parece querer respetar ningún límite ni reconocer ninguna frontera. El mundo, en su más amplia totalidad, el cosmos, en su nueva imagen, se constituyen en su objeto de conocimiento.[43]

41 Victor Wolfgang von Hagen, «Charles-Marie de La Condamine».

42 Gonzalo Hernández de Alba, *Quinas Amargas*.

43 Ibid.

Victor von Hancen resume lo que significaron las lecturas previas; el viaje a América era la realización de los sueños de un lector empedernido que había devorado sucesivamente los viajes de los exploradores, los conquistadores y los circunnavegantes; por tanto, en el contacto vivo con la realidad americana se crea, a nivel textual, también una reconstrucción de América[44]. En el caso de La Condamine, su biografía refiere que este se estremecía al leer los cuentos de Exquemelin y otros piratas de América.

Para Manuel Lucena Giraldo, no existe una mera influencia del paisaje de América en Humboldt, sino que, en una coyuntura y un clima como el que generó la Independencia hispanoamericana, la propuesta humboldtiana permitió imaginar el espacio «sin dueño», como parte del territorio nacional, y alimentó unas mitologías ansiosas de nuevas referencias de autoridad. Así, la presencia del sabio en el panteón de padres fundadores republicanos no solo satisfizo sus ansias cosmopolitas, según Lucena[45].

Los objetivos de Humboldt iban también encaminados a la comprobación de los conocimientos previos que provenían de lo que otros científicos habían escrito. En una carta enviada de Quito a Santafé, el alemán testifica haber logrado su sueño de hacer comprobaciones, corregir y cotejar lo que La Condamine había plasmado acerca de los volcanes, y palpar personalmente y celebrar aquello que en materia de botánica y de flora conocía que había adelantado el sabio Mutis en el territorio de la Nueva Granada.

44 Es interesante que algunas hipótesis acerca del rol de la visita de América, en el pensamiento de Humboldt y en el pensamiento científico moderno, partan de ese conocimiento que las lecturas habían generado en la mente del científico. Para Ángela Pérez, por ejemplo, más que hablar de una influencia de Humboldt en el pensamiento americano, se puede hablar de la influencia de la geografía americana en el pensamiento de Humboldt. Cfr. Ángela María Pérez Mejía, *Geografía de los tiempos difíciles* (Medellín: Universidad de Antioquia, 2002).

45 Manuel Lucena Giraldo, «Paisajes desposeídos. el tropicalismo de Alejandro de Humboldt», Manuel Lucena Giraldo y Juan Pimentel (ed.), *Diez estudios sobre literatura de viajes* (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC, Ministerio de Educación y Ciencia, 2006).

En el sentido que plantea Antonello Gerbi, la lógica de ampliar y describir lo maravilloso no es exclusivo del XVI. Tanto La Condamine como Humboldt tenían sus propios sueños dorados en el Amazonas: la comprobación de ciertas hipótesis científicas que habían mantenido en vilo el conocimiento científico europeo; lo principal, descubrir la naturaleza y conexiones posibles del famoso río Orinoco. Esto no dejó por fuera a los dos sabios de plasmar, a manera de maravillas y con un lenguaje similar al de los narradores que los antecedieron, asuntos que por su naturaleza «maravillosa» exigían un asombro inicial para una posterior indagación. «En su orgía de coleccionador, Humboldt no olvidó su propósito principal, remontar el Orinoco hasta sus fuentes para descubrir el punto exacto en el que sus aguas entraban en contacto con las del río Negro»[46]. Con este impulso llegó a lugares como en Lago Manoa, en cuyas orillas se suponía estaba la ciudad fabulosa de El Dorado. Humboldt discurre allí acerca de dos fenómenos que pronto aparecerían en la prensa europea y que, de no haber sido escritos por la pluma del alemán, sino de un autor como fray Juan de Santa Gertrudis, hubieran podido parecer fruto de la imaginación. El primero, las anguilas eléctricas y, el segundo, el *Artocarpus*, árbol hallado inicialmente en Asia que producía caucho y del cual expresó: «No hay, pues, que maravillarse de que un negro, después de beber demasiado jugo de palo de vaca, ¡vomitara pelotas de goma! El ácido de su estómago había coagulado la savia del palo de vaca transformándola en gutapercha»[47].

En general, para Humboldt lo maravilloso no se oponía a lo científico, al contrario, afirmó que es adentrándose en los misterios de la naturaleza, descubriendo sus secretos, y trabajando los materiales recogidos por medio de la observación, como el hombre puede adelantar la ciencia[48]. En esa dirección, el conocimiento producido por los indígenas resulta sumamente útil, pues, para Humboldt, lo importante es que la naturaleza sea considerada

46 Victor Wolfgang von Hacen, «Charles-Marie de La Condamine».

47 Fray Juan de Santa Gertrudis, *Maravillas de la Naturaleza* (Bogotá: Empresa Nacional de Publicaciones, 1856).

48 Alexander von Humboldt, «Cosmos», t. I, *Revista Geocrítica*, n.° 11 (1977).

por medio de la razón en todo el conjunto de sus fenómenos y la armonía entre las cosas creadas. Esta mirada sobre la naturaleza nos brinda la posibilidad de un imaginario marítimo en el cual confluyen la observación científica y la sensibilidad estética, por cuanto, para el alemán, valen tanto lo que hay de grave y de solemne como lo que pesan las impresiones que genera en el hombre la naturaleza, pues la percepción humana aprehende el orden y las leyes de la naturaleza[49].

Un poco intelectualizado, pero también vivido a través de sus expediciones, el mar en el pensamiento humboldtiano cobra una importancia que hubiera podido resonar más en los intelectuales criollos que tanto le admiraron, pero que, en especial los que le rodearon y bebieron de sus fuentes en la Nueva Granada, se orientaron más hacia la admiración de los montes, los volcanes y, en general, las alturas de los Andes.

De la observación anterior podríamos decir, de la mano de Caldas, que «Es preciso observar y levantar los ojos al cielo para conocer la Tierra»[50]. El hecho de que Caldas, en quien habían impactado mucho los relatos de los viajeros, mirara a las alturas no significa que tanto las montañas como los volcanes, pero aún más el cielo, no estuvieran «a la altura» de las ocupaciones científicas de la época.

No cabe duda de la admiración por la fuerza secreta que esconde el mar y, en especial, el mar americano, con el que Humboldt soñó antes de presentar su proyecto en Aranjuez al gobierno español para venir a las colonias españolas a hacer sus observaciones. En este sentido, en la Nueva Granada, las observaciones de Humboldt se dirigieron hacia el comercio marítimo ilícito el cual, a sus ojos, obedecía a la necesidad criolla del lujo que se apreciaba en los puertos de Santa Marta y en la vía de Mompox a Santa Fe[51].

49 Alexander von Humboldt, «Cosmos».

50 Detalle de la carta escrita el 5 de diciembre de 1798 en que Caldas se refiere a la ayuda que le brindaba la astronomía en la investigación geográfica. Ekehart Keeding, *Surge la nación la ilustración en la Audiencia de Quito (1725-1812)* (Quito: Banco Central del Ecuador, 2005).

51 Para apreciar las impresiones de su viaje por la Nueva Granada, cfr. la

Tal vez la fuerza retórica y la sólida especulación científica del alemán acerca del papel de la sensibilidad humana en la geografía pudo estimular a sus discípulos a crear un imaginario sublime de los Andes, como Simón Bolívar logró hacerlo sobre sus seguidores en su texto *Delirio del Chimborazo*[52]. Se trata de los mismos Andes que, en atrevidas combinaciones entre montañas y costas sobre el litoral Pacífico, fueron apreciadas por otros avezados marinos desde una perspectiva particular: lejos del tono angustioso con que el pirata Lionel Wafer se refiere a las enredadas cadenas de montañas que le hicieron extraviar en lo que creía era la costa del mar del Sur, Antonio de Ulloa, con un lenguaje objetivo, concibe las cadenas montañosas como una unidad sistémica a la que integra la morfología del istmo de Panamá:

> Por este istmo o estrecho de tierra pasan las elevadas cordilleras de los Andes, que, empezando a encumbrarse desde la tierra magallánica, reino de Chile y provincia de Buenos Aires, continúan por toda la distancia que ocupan las provincias del Perú y Quito y, estrechándose desde esta última, llegan a comprimirse una con otra para hacer el paso del istmo y, después, vuelven a ensancharse y se reparten en las provincias y reinos de Nicaragua, Guatemala, Costa Rica San Miguel, México, Guajaca, la Puebla y otras, formando varios ramos que parece encadenan la unión de aquellas partes meridionales de las Indias con las septentrionales.[53]

Las incomodidades y angustias provistas por la naturaleza no se traducen en la correspondencia de Humboldt en un tono de desengaño. Sin embargo, el entusiasmo inicial con que buscó la maravilla de la naturaleza en el Orinoco tuvo que haber menguado con el peso de la naturaleza tropical. Esto es evidente en dos cartas

edición de Enrique Pérez Arbeláez, *Alejandro de Humboldt, Colombia extractos de sus obras compilados* (Bogotá: Edición de la Empresa Colombiana de Petróleos, 1959).

52 Margot Faak, *Estructura y contenido de los diarios de Alejandro de Humboldt* (Conferencia, dada en Quito, el 15 de junio de 2001), traducción de Wilfried Kapps (Berlín), redacción final de Cristina Burneo (Quito).

53 Antonio de Ulloa, *Viaje a la América meridional*.

que el científico envió a Europa en donde contrastan dos estados de ánimo; la primera, fechada en Cumaná el 17 de octubre de 1800, en la cual manifiesta lo feliz que se halla en el Nuevo Mundo y la satisfacción de haberse adaptado a su clima. Elogia con lujo de detalles la vida que se lleva y dice que en el universo entero no hay un mejor lugar para vivir de naturaleza tan rica y variada. Sin embargo, en la siguiente carta se limita a manifestar ciertas quejas por las dificultades de los viajes y la inclemencia del clima, gracias al cual padeció cuatro meses de lluvias que se suman a los indeseables mosquitos y hormigas y a la escasez de alimento.

Esta rica y variable naturaleza nueva no deja por ello de ser un motor del pensamiento de Humboldt. Como anota Elías Trabulse, América no solamente fue receptora, sino transformadora de la ciencia y la tecnología europeas, y el Nuevo Mundo ha sido un propulsor de la revolución científica de los siglos XVI y XVII; por lo tanto, se puede asegurar que gracias a científicos como Mutis o Humboldt, y su relación con el encanto americano, se pusieron a prueba, se contrastaron, se corroboraron, se exageraron o se corrigieron las más sofisticadas tesis científicas europeas[54].

En su diario del *Viaje de Guayaquil a Acapulco* se puede observar, en la descripción de las corrientes marinas, la influencia en Humboldt de la teoría de los «neptunistas», quienes daban importancia a los océanos y a los fluidos caóticos. Esto había llamado la atención de Humboldt, quien se adentró en la observación de la corriente oceánica fría que hoy lleva su nombre y que debe su origen a los vientos occidentales que proceden de las latitudes meridionales y al remolino meteorológico del sureste del Pacífico[55].

La cronología del viaje inicia el 17 de febrero desde Guayaquil, en donde Humboldt lamenta haber dejando el Ecuador sin haber logrado ver el volcán del Cotopaxi en actividad. La primera noche de navegación, dice, fue atroz, por la nube de mosquitos. El lamento por no haber visto el volcán es aminorado por la navegación

54 Elías Trabulse, *Ciencia y Tecnología en el Nuevo Mundo* (México: Siglo XXI Editores, 1994).

55 Víctor Wolfgang von Hagen, «Charles-Marie de La Condamine».

nocturna por el río de Guayaquil, en donde se aprecian los insectos luminosos acerca de los cuales afirma en tono axiomático que: «mientras más caluroso es el clima, mayor es el número de estos animales fosforescentes y mayor la intensidad de su luz. Sobre todo en La Habana, Trinidad de Cuba, en Cumaná y Cartagena»[56]. El 18 y 19 de febrero están todavía en el río por el temor de no contar con un viento de 3 a 4 millas, necesario para ganar la marea si esta es contraria. Posteriormente, llegan a Puná, descrita como una bella isla habitada por indios. Se hace allí una digresión histórica sobre los hechos que rodearon la masacre de indios a manos de Francisco Pizarro. Además, hace notar un tipo de navegación que debía ser muy frecuente y que conecta la isla con el continente por medio de los «barcos que cargan y descargan cerca de la Puná y por balsas que embullan el río»[57].

El 20 de febrero, después de entregar al práctico unas cartas para Caldas con la descripción del género *Dichondra*, describe los vientos contrarios del sur, los cuales meten en líos a los navegantes. Se aprovecha para hacer allí un vivido relato de los momentos de miedo que sufrieron los marinos por un ruido que se apoderó de la embarcación. Humboldt, en una explicación casi maravillosa, y no por ello menos científica, termina por adjudicar el ruido a la unión subterránea entre el mar y las montañas:

> Lo que es seguro es que toda la embarcación se había convertido en un instrumento de música. Por todas partes donde uno acercaba la oreja a una madera uno escuchaba un murmullo parecido al agua que hierve. ¿Cómo produciría un choque un efecto tan parejo en partes de una elasticidad desigual? ¿Se trataba de gas que salía, por qué comenzaba y terminaba sin que el aire exterior cambiara de temperatura? Me acosté muy poco satisfecho de no haber podido explicar un fenómeno tan sorprendente y que los marineros más viejos dijeron no haber escuchado nunca. Después de haber reflexionado de nuevo sobre el fenómeno, todos hemos convenido

56 Alexander von Humboldt, «Viaje por mar de Guayaquil a Acapulco de 17 de febrero a 22 de marzo de 1803», *Diarios de viaje en la Audiencia de Quito* (Quito: Ed. Occidental exploration and production company, 2005).

57 Alexander von Humboldt, *Viaje por mar de Guayaquil a Acapulco*.

> creer que este ruido estaba en el mar, que era subterráneo, que el agua de mar lo comunicaba al barco y que por esto se lo escuchaba más fuertemente en el fondo de la cala que en la cubierta, que se debía quizás a las explosiones del Cotopaxi, que en la Puná claramente entendimos rugir.[58]

El 21 de febrero, después de asegurar que el mapa de Malaspina es inexacto —con lo que sorprendentemente se pone en duda, por primera vez, la autoridad del italiano—, Humboldt se dedica a la determinación correcta de los dos «bajos» de la isla de El Muerto. Estudia los vientos que en la navegación hacia Acapulco tienen fama de hacer peligroso este periplo y acerca de los cuales deduce que, mientras más cerca se está de la tierra, son más fuertes. También plantea que puede ser que estos vientos obedezcan a la comunicación entre los del mar del Norte y el mar del Sur que soplan desde Nueva España. Cierra esta primera parte del diario el día 24 con una frase que parece hacer gala de su imaginación: «Vimos pasar algunos pájaros grandes, sentados sobre tortugas y navegando horas enteras»[59].

En unas de las páginas más extensas de estas memorias, y que corresponden a los días 25 y 27 de febrero, se tratan dos temas dispares con igual detención y libertad. El primero es el problema técnico relacionado con la falta de condiciones, a causa de la corriente que va en dirección contraria al nordeste, para aplicar el método Douwesió de medición. El segundo, el relato de los viajes interoceánicos y periplos del talentoso pianista ecuatoriano Camilo Montes, hijo de un cacique indígena, quien se dio a conocer en Londres, Italia y París, hasta ser recomendado por la reina de Francia al rey de España. Casado con una parisina regresó a su país y de ahí pasó a ocupar el cargo de administrador de la aduana de Guayaquil, y de ahí, a La Habana, Cartagena y Panamá. Es curiosa la manera como el sabio Humboldt se dedica a esta historia pasional de final trágico: en unos de sus viajes el pianista en

58 Ibid.
59 Ibid.

mención sostiene un romance con la hija de una familia distinguida. La chica, al parecer, se suicida a causa de la imposibilidad de este amor, cerca de la isla Margarita.

El 28 de febrero el diario retorna a los temas científicos y a la observación de un cielo lleno de vapores, que produce los efectos de refracción más sorprendentes y que son descritos por Humboldt sin escatimar detalles pictóricos en un nuevo fenómeno del mar que nos conecta con la idea de maravilla:

> [...] De pronto líneas o franjas negras en el horizonte que se ven como tierra. Es un signo de que el horizonte se divide y que la parte posterior se va a perder en el aire. Entonces los astros parecen subir. Otras veces los rayos del sol que perforan las nubes iluminan el borde del horizonte, que aparece como espuma y aun por el telescopio se cree ver playas o arrecifes contra los cuales el mar se rompe. ¡A mediodía esta aparición puede engañar al navegante más experimentado![60]

En Humboldt se pueden reunir casi todas las características de los imaginarios marinos que hemos planteado, pero, en el caso del inventario ecológico, da un paso más: establece la evaluación científica de las especies nuevas. El 28 de febrero, a pesar de contar con un «horizonte malo», el diario se dedica a la cantidad de peces que acompañaban la fragata y la descripción de sus especies y particularidades, especialmente la de género *Delphinus*. Para el 6 de marzo aumenta la cantidad de pájaros y peces: pelícanos, *Larus*, *Sterna*, *Phaeton*, unos planeando en los aires, desde donde se precipitan para agarrar los «trígla» y *Sciaena* que salen del agua perseguidos por las doradas, y otros meciéndose sobre las olas. En una bella metáfora, el autor sintetiza este espectáculo en el cual, dice, el espectador pareciera estar muy cerca de tierra y el mar «en gran estanque cubierto de pájaros».

El 15 de marzo, en cercanías de Acapulco, el viento soplaba del oeste y noroeste. Durante la calma, nuestro naturalista se vuelve a ocupar de la gran cantidad de peces de colores y de los

60 Ibid.

FIGURA 31. «Plano de la costa de Tierra Firme que comprende desde Santa Marta hasta la Punta Hicacos, con la entera descripción de los ríos de la Magdalena y Sinú [...]» (1774), por Antonio de Arévalo. Fuente: Servicio Hidrográfico del Ejército de Madrid, España.

impresionantes tiburones que cubrían la superficie del mar en calma. La tripulación atrapó un tiburón hembra de nueve pies de largo con un anzuelo de hierro. Con la composición de esta escena que culmina con la sentencia de que los tiburones de la mar del Sur son más malvados que los del Atlántico, y con el espectacular escape del animal, se cierra este periplo.

El viaje a la América meridional pasa por Cartagena de Indias

No cabe duda de que las importantes *Noticias secretas* son piedra angular del conocimiento náutico de las costas caribeñas a finales del siglo XVIII. En otros textos de Antonio de Ulloa siguen apareciendo otros intereses culturales propios del auge del racionalismo europeo, entre ellos la obsesión por el tema del comportamiento de los astros y los mares. Para apreciar estos elementos

> creer que este ruido estaba en el mar, que era subterráneo, que el agua de mar lo comunicaba al barco y que por esto se lo escuchaba más fuertemente en el fondo de la cala que en la cubierta, que se debía quizás a las explosiones del Cotopaxi, que en la Puná claramente entendimos rugir.[58]

El 21 de febrero, después de asegurar que el mapa de Malaspina es inexacto —con lo que sorprendentemente se pone en duda, por primera vez, la autoridad del italiano—, Humboldt se dedica a la determinación correcta de los dos «bajos» de la isla de El Muerto. Estudia los vientos que en la navegación hacia Acapulco tienen fama de hacer peligroso este periplo y acerca de los cuales deduce que, mientras más cerca se está de la tierra, son más fuertes. También plantea que puede ser que estos vientos obedezcan a la comunicación entre los del mar del Norte y el mar del Sur que soplan desde Nueva España. Cierra esta primera parte del diario el día 24 con una frase que parece hacer gala de su imaginación: «Vimos pasar algunos pájaros grandes, sentados sobre tortugas y navegando horas enteras»[59].

En unas de las páginas más extensas de estas memorias, y que corresponden a los días 25 y 27 de febrero, se tratan dos temas dispares con igual detención y libertad. El primero es el problema técnico relacionado con la falta de condiciones, a causa de la corriente que va en dirección contraria al nordeste, para aplicar el método Douwesló de medición. El segundo, el relato de los viajes interoceánicos y periplos del talentoso pianista ecuatoriano Camilo Montes, hijo de un cacique indígena, quien se dio a conocer en Londres, Italia y París, hasta ser recomendado por la reina de Francia al rey de España. Casado con una parisina regresó a su país y de ahí pasó a ocupar el cargo de administrador de la aduana de Guayaquil, y de ahí, a La Habana, Cartagena y Panamá. Es curiosa la manera como el sabio Humboldt se dedica a esta historia pasional de final trágico: en unos de sus viajes el pianista en

58 Ibid.
59 Ibid.

mención sostiene un romance con la hija de una familia distinguida. La chica, al parecer, se suicida a causa de la imposibilidad de este amor, cerca de la isla Margarita.

El 28 de febrero el diario retorna a los temas científicos y a la observación de un cielo lleno de vapores, que produce los efectos de refracción más sorprendentes y que son descritos por Humboldt sin escatimar detalles pictóricos en un nuevo fenómeno del mar que nos conecta con la idea de maravilla:

> [...] De pronto líneas o franjas negras en el horizonte que se ven como tierra. Es un signo de que el horizonte se divide y que la parte posterior se va a perder en el aire. Entonces los astros parecen subir. Otras veces los rayos del sol que perforan las nubes iluminan el borde del horizonte, que aparece como espuma y aun por el telescopio se cree ver playas o arrecifes contra los cuales el mar se rompe. ¡A mediodía esta aparición puede engañar al navegante más experimentado![60]

En Humboldt se pueden reunir casi todas las características de los imaginarios marinos que hemos planteado, pero, en el caso del inventario ecológico, da un paso más: establece la evaluación científica de las especies nuevas. El 28 de febrero, a pesar de contar con un «horizonte malo», el diario se dedica a la cantidad de peces que acompañaban la fragata y la descripción de sus especies y particularidades, especialmente la de género *Delphinus*. Para el 6 de marzo aumenta la cantidad de pájaros y peces: pelícanos, *Larus*, *Sterna*, *Phaeton*, unos planeando en los aires, desde donde se precipitan para agarrar los «trigla» y *Sciaena* que salen del agua perseguidos por las doradas, y otros meciéndose sobre las olas. En una bella metáfora, el autor sintetiza este espectáculo en el cual, dice, el espectador pareciera estar muy cerca de tierra y el mar «en gran estanque cubierto de pájaros».

El 15 de marzo, en cercanías de Acapulco, el viento soplaba del oeste y noroeste. Durante la calma, nuestro naturalista se vuelve a ocupar de la gran cantidad de peces de colores y de los

60 Ibid.

FIGURA 31. «Plano de la costa de Tierra Firme que comprende desde Santa Marta hasta la Punta Hicacos, con la entera descripción de los ríos de la Magdalena y Sinú [...]» (1774), por Antonio de Arévalo. Fuente: Servicio Hidrográfico del Ejército de Madrid, España.

impresionantes tiburones que cubrían la superficie del mar en calma. La tripulación atrapó un tiburón hembra de nueve pies de largo con un anzuelo de hierro. Con la composición de esta escena que culmina con la sentencia de que los tiburones de la mar del Sur son más malvados que los del Atlántico, y con el espectacular escape del animal, se cierra este periplo.

El viaje a la América meridional pasa por Cartagena de Indias

No cabe duda de que las importantes *Noticias secretas* son piedra angular del conocimiento náutico de las costas caribeñas a finales del siglo XVIII. En otros textos de Antonio de Ulloa siguen apareciendo otros intereses culturales propios del auge del racionalismo europeo, entre ellos la obsesión por el tema del comportamiento de los astros y los mares. Para apreciar estos elementos

comentaremos el «Viaje y navegación desde la bahía de Cartagena al puerto de Portobelo. Noticias de los vientos generales que reinan en aquellas costas, curso de las aguas y sus tiempos», periplo emprendido en 1735. La primera cosa que estudia son los vientos, manera típica de levantar el telón de fondo de un periplo marino. En la bahía de Cartagena las brisas que van de noviembre a mayo y los vendavales a finales de octubre y noviembre tienen efectos directos en la navegación. Por ello Ulloa advierte que para este viaje de Cartagena a Portobelo se debe salir a la altura de 12 o 13 grados para lograr una buena recalada en el golfo del Darién, evitando el cambio de corriente:

> Mutación que proviene de la grande corriente de los ríos que desaguan en él, porque entonces, con la abundancia de lluvia que es propia de la sazón, bajan muy crecidos e impelen a salir al golfo con el acrecentamiento que le dan sus caudales; pero en tiempo de brisas, siendo muy poca la que la contribuyen, entra la de afuera y vuelve a salir por revesas que forma en una y otra costa.[61]

Sin adentrarnos en los famosos comentarios de Ulloa acerca de las costumbres de los criollos en Cartagena o la disposición de las casas y otras rarezas de los indios, resaltemos el recurso retórico de Ulloa con el que se ocupa de los hechos históricos y juicios de autoridad. Primero, se dedica al saqueo de Morgan en 1670, quien pasó allí después de atacar Portobelo y Maracaibo; como otros autores, menciona las invasiones de otros piratas y los enfrentamientos con los indios. Segundo, se adentra en los detalles geoestratégicos de la acción de Morgan para realizar el asalto. Después de estos pormenores describe las islas de Naos, Perico y Flamencos, y las óptimas condiciones de sus fondeaderos, con un detalle que quizás iluminará a otros diarios, pues resulta una observación casi irrebatible: el comportamiento regular de las mareas y su observación de la pleamar[62]. Para Ulloa existe una diferencia entre los mares del Norte y del Sur en lo que tiene que ver con las mareas:

61 Antonio de Ulloa, *Viaje a la América meridional*.

62 La explicación científica literal de Ulloa es que «Los vientos son los mismos

> [...] y, así, se ve que todo lo que se advierte de irregularidad en los puertos correspondientes a la mar del Norte es regularidad en la del Sur, y lo que en aquella deja de hincharse o decrecer en esta se levanta o baja, extendiéndose sobre las playas o ensanchándolas como efecto propio del flujo y reflujo. Esta particularidad es tan constante, que se experimenta en los demás puertos de aquellas costas del mar del Sur, pues en Manta, que está casi debajo de la equinoccial, crece y mengua la mar el tiempo regular de seis horas con corta diferencia, dejándose percibir en las playas bastantemente el efecto de estos dos movimientos.[63]

«Crédulos y encaprichados con lo maravilloso»

Charles La Condamine, cuyo trabajo toma con frecuencia Humboldt como referencia de sus comprobaciones, resalta «lo maravilloso» en sus descripciones geográficas. En su *Relación abreviada de un viaje hecho por el interior de la América meridional desde la costa del Mar del Sur hasta las costas del Brasil y de la Guayana, siguiendo el curso del río de las Amazonas*, confiesa que ha preguntado a los indios acerca de las «belicosas mujeres que Orellana pretendió haber encontrado y combatido». Para hacer sus averiguaciones refería las informaciones del padre Acuña en su *Relación sobre los habitantes del río Negro y de las aguas que desaguan en el Marañón*[64].

Algunos testimonios presentados a favor de la existencia de las amazonas, referidos por La Condamine, pertenecen a un indio de

que se experimentan en toda la costa; las mareas o curso de las aguas son más sensibles que apartados de ellas, y no se puede dar regla individual del rumbo que siguen porque es según el paraje en donde se halla la embarcación respecto de los canales que forman aquéllas entre sí y varían en unos mismos conforme los vientos que reinan». Ibíd.

63 Ibíd.

64 Charles La Condamine, *Relación abreviada de un viaje hecho por el interior de la América meridional desde la costa del mar del sur hasta las costas del Brasil y de la Guayana, siguiendo el curso del río de las Amazonas*, (CALPE, 1745).

San Joaquín de Omaguas, quien aseguró que eran vistas en Coari. La Condamine buscó al testigo pero había muerto, no sin dejar el relato acerca de las mujeres por la entrada del río Cuchivara que desemboca en el Amazonas por el sur. Este testigo aseguró haber hablado con cuatro de ellas e incluso dijo saber sus nombres y añadió que, partiendo de Cuchivara, ellas atravesaron el *gran río* y se encaminaron hacia el río Negro[65]. Otro testimonio corresponde a un indio que residía en Mortigura, misión cercana a Pará, quien se ofreció a La Condamine para llevarlo por un río habitado por las amazonas. La Condamine cita finalmente el testimonio de un soldado que aseguró que en 1726, habiendo sido enviado a reconocer las tierras del país, penetró en la región de la tribu de Orejones cercana a aguas que desembocan en el Amazonas:

> [...] y que allí vio que las mujeres y las niñas llevaban collares de estas mismas piedras verdes de que acabo de hablar, y que habiendo preguntado a estos indios de dónde las sacaban, respondieron que provenían del país de las mujeres que no tienen marido, cuyas tierras estaban al Occidente.[66]

En su ejercicio de erudición, La Condamine hace juicios muy severos hacia ciertos autores, a la manera de los que hace Antonio Julián en su discurso IX de *La Perla*[67], al abordar el tema del Dorado, rechaza las fábulas cuyo peso considera distorsionador de la verdad. En este asunto, carga de responsabilidad al padre Felipe Gilig, de quien asegura que ha «figurado» un país donde todo es de oro: las casas, las armas, las peñas, las arenas de los ríos, todo. Juzga la debilidad de Gilig para desmentir la existencia de un tal rey empolvado de oro y critica incluso la etimología que presenta de la palabra Dorado. Solo lo excusa por razones de amistad y por haberse dejado guiar por «las voces oídas en los retiros del Orinoco», las cuales son, irónicamente, las usadas como prueba por La Condamine. Justamente, después será Julián quien va a descubrir a los

65 Charles La Condamine, *Relación abreviada de un viaje*.

66 Ibid.

67 Antonio Julian, S. J., «Prevención crítica al lector discreto», *La Perla de la América, Provincia de Santa Marta*.

lectores lo que significa el Dorado en la América meridional, para lo cual recurrirá al cronista Piedrahíta en su relato sobre Pedro de Ursúa. Esto último se presenta como el origen literario de la codicia por el dinero y por la gloria que otorga conquistar lo inconquistable.

La información científica sobre los cuestionamientos acerca de los cauces del Orinoco y del Amazonas generó ríos de tinta desde inicios de la conquista[68]. Por ejemplo, Trabulse destaca la obra *Nuevo descubrimiento del gran río de las Amazonas*, en la cual el jesuita Cristóbal de Acuña hace, en 1641, un recuento de los reconocimientos y exploraciones realizadas hasta entonces. Trabulse asegura que esta obra fue la génesis de una vasta escritura sobre el Amazonas, aun con su tono evangelizador.[69] Autores como José Gumilla, Felipe Gilig o el mismo Antonio Caulín son quizá lo cronistas más conocidos y citados para fines del periodo colonial.

La obra de Fray Antonio Caulín se refiere a las observaciones de Gumilla acerca de la comunicación del Orinoco con el río Negro a través del Casiquiare, navegación que, afirmaba, se realizaba en solo cinco días. La afluencia de frailes de distintas órdenes y en especial jesuitas en el Orinoco y el Amazonas se amplió desde inicios del siglo XVII. El tratamiento que cada autor, desde Gumilla hasta La Condamine, da a las leyendas es muy variado. Antonio Julián, por ejemplo, en su discurso número XX usa en un tono desenfadado la información acerca de los habitantes «salvajes» con el fin de, en sus palabras, «amenizar la historia, y divertir un poco la mente del lector, y satisfacer la curiosidad de los aplicados al estudio de la naturaleza», advirtiendo que autores extranjeros han tratado el asunto con anterioridad, especialmente Gilig en su *Historia del Orinoco*, obra a la que Julián pretende añadir algo acerca de los «monstruos que se encuentran en el Orinoco». Esta vez, apoya a Gilig diciendo que esta existencia es verdadera y, según ella, estas criaturas tienen la figura externa del hombre, a excepción de los

68 Los títulos más citados son: *El Orinoco ilustrado*, de José Gumilla; *Ensayo de historia americana*, de Felipe Salvador Gilig; *Historia de las misiones*, de José Ribero y *El Maranón y Amazonas*, de Manuel Rodríguez.

69 Elías Trabulse, *Ciencia y Tecnología en el Nuevo Mundo*.

pies, que se extienden con los dedos hacia atrás y el talón por delante:

> [...] de manera que quien viera de los pies no más caminar á un salvaje, pensara que se acerca, cuando en realidad se va alejando. Hay entre ellos macho y hembra; de manera que esta se parece á la mujer, aquel al varón: solo en los pies, que van al revés, y en la lengua que no les sirve para hablar, se diferencian en lo exterior del varón y de la mujer. Se creen mudos y, como los demás animales, incapaces regularmente de articular palabras, á excepción de las aves locuaces que ya conocemos; pero quédome con alguna duda de si son mudos por naturaleza, ó porque, metidos en las selvas, no oyen hablar, y así no saben palabras ni lengua alguna.[70]

Las razones de este relato, como las que del suyo presenta Gumilla, nos ofrecen una posible causa por la cual los viajeros crearon sus narraciones o reforzaron las fábulas maravillosas. A pesar de esto, para Gumilla es importante prevenir al lector acerca de «los que miran como fábulas las realidades del Nuevo Mundo», pues él nota que quienes hacen eso, están correspondidos por un gran número de americanos que, en sus palabras:

> [...] miden con la misma vara torcida las noticias de la Europa, con que acá miden estos deslumbrados las que vienen de América. Es cierto, que la notable distancia no solo desfigura lo verdadero, sino que también suele dar visos de verdad a lo que es falso; pero la prudencia dicta que antes de formar juicio decisivo, se haga madura reflexión sobre la persona que da tal noticia.[71]

Con ello queda ilustrado que en la *disputatio geográfica* cobra importancia el juicio de autoridad de quien hace un relato geográfico. Por ejemplo, La Condamine abre un amplio espacio dentro

70 Antonio Julian, S. J., *La Perla de la América, Provincia de Santa Marta* (Bogotá: Biblioteca de Historia Nacional, 1980).

71 Joseph Gumilla, *Historia natural, civil y geográfica de las naciones situadas en las riveras del río Orinoco que manifiestan las costumbres y ritos de aquellos americanos* (Barcelona: imprenta de Carlos Gilbert, MDCCLXXXXI).

de su derrotero para iniciar una especie de *disputatio* acerca del tema de la veracidad. Para el francés, el problema de la existencia de estas mujeres fantásticas, que acostumbran a arrancarse un seno y vivir sin marido, puede obedecer a las leyendas alteradas y tal vez añadidas por los europeos, quienes habrían podido recrear en esto a las antiguas amazonas de Asia. Para el autor, el hecho de no poder probar la inexistencia de estas mujeres no permite negar su existencia, pero hay una imposibilidad de que «una república de mujeres semejantes pueda establecerse y subsistir». Por ello, inicia otra serie de consideraciones para las cuales acude a lo característico de la *disputatio*, las citas de autoridad, y se toma la libertad de traer a los autores y viajeros europeos de prestigio y de todas las épocas: Américo Vespucio, Hulderico Shmidel, Orellana, Vertió y el Padre Acuña, junto a Walter Raleigh, quien es citado en calidad no de pirata sino de autor. Para reforzar su argumentación titula un apartado «Probablemente hubo amazonas en América». Allí se ocupa de las versiones de las fuentes indígenas, a pesar de resaltar la calidad de mentirosos que atribuye a los indios, quienes son para él, «crédulos y encaprichados con lo maravilloso». Resulta casi imposible que los indios hubieran leído a autores como los citados y menos que conocieran una antigua leyenda centroamericana acerca de las exóticas mujeres. Así que no acepta otra opción que creerles y esta es la misma opción que ofrecerá a sus lectores.

El verdadero cuestionamiento, la verdadera maravilla que está buscando es la comunicación del Orinoco con el Amazonas. De esa manera, el tema de las amazonas parece un entrenamiento retórico para la indagación de la localización geográfica. La Condamine manifiesta estar dispuesto a aportar las pruebas de ese conocimiento geográfico que ha recogido durante el viaje. Entre estas pruebas considera que la más decisiva era «el testimonio de un indio de las Misiones españolas con quien habló personalmente»[72]. En cambio, hace un crítico examen de la autoridad del *Orinoco ilustrado*. La Condamine se ocupa del argumento a favor de la existencia de una comunicación entre el Orinoco y el Amazonas como un verdadero

72 Charles La Condamine, *Relación abreviada de un viaje*.

descubrimiento en geografía, argumentando que la unión de estos dos ríos ya era insinuada en los mapas antiguos, pero que todos los geógrafos modernos la habían suprimido en los mapa en informes nuevos como quien sacrifica una quimera. La seguridad de que existe esta comunicación, manifiesta el autor, es tomada de sus propias observaciones, hechas directamente durante el viaje y apoyado en las relaciones, memorias y mapas, tanto impresos como manuscritos al respecto, y escuchando, además, los relatos de los navegantes que habían logrado remontar el Amazonas y el río Negro, que es el paso, en donde, al parecer, está finalmente escondido el secreto de quien quiera comprobar la unión de estos dos míticos ríos.

El Orinoco, costa cerrada, costa abierta: conclusión

El geógrafo James Parsons considera que la obsesión de los españoles creó una imagen de riqueza asociada con el oro, específicamente, acerca de la costa oriental del golfo de Urabá. Esta convicción estaba también conectada con la región del Sinú hacia el oriente, complementada con la presencia de los indios chibchas especialmente artesanos orfebres[73]. Por su parte, para Jacques Lafaye, el mito del Dorado llegó a ser una «expresión del delirio europeo por el oro» y, a partir de la conquista de los denominados imperios Azteca e Inca, su mención llegó a designar un fabuloso imperio. Esto se suma a una serie de creencias, como las de las «siete ciudades» o la identificación de los caníbales con los indios caribes de las Guayanas. Para el autor, el mito es también el resultado de una mezcla de las leyendas de la Edad Media; el relato de las «siete ciudades» derivaba de siete obispos de Portugal, quienes, huyendo de la invasión morisca, se habían embarcado en dirección a las Indias. Lafaye afirma que es, justamente, la fuerza narrativa la que hizo que las leyendas generaran expediciones: «[...] en Sudamérica, los conquistadores organizaron expediciones para descubrir una

73 James Parsons. *Urabá salida de Antioquia al mar. Geografía e historia de su colonización* (Bogotá: Banco de la República y El Áncora editores, 1996).

ciudad legendaria en Cuzco o Machu Pichu o la misma 'Sierra de la Plata' en el Alto Perú»[74].

El origen del Dorado pone de relieve ciertos aspectos importantes que son útiles para la construcción de nuestros imaginarios costeros: uno, por su carácter retórico, construido con base en la lectura de diversas informaciones; dos, porque la realidad geográfica, en donde se anclan esos relatos, convocó a expediciones y periplos que no cesaron hasta fines del periodo colonial. El lugar no era exacto y no estuvo ubicado, específicamente, en la Guayana o la desembocadura del río Orinoco, pero ninguna de estas razones impidió que la zona idealizada generara el descubrimiento de una serie de posibilidades de conexión entre el mar Atlántico y el centro andino del virreinato de la Nueva Granada. Esto es lo que permite crear un imaginario que denominaremos «costa cerrada, costa abierta» para referirnos a un acceso al mar totalmente diverso al que hasta aquí hemos puesto en evidencia.

El río Magdalena, como el Orinoco, permite explorar las posibilidades reales de conexión que, en su momento, tenían los viajeros que buscaron el Dorado. Al otro extremo de la Nueva Granada ocurre lo mismo con los ríos San Jorge o el Atrato, con todas sus conexiones y vertientes, recomendado este último río, por mentes brillantes como la de Simón Bolívar, como vía optima para llegar al corazón del país. El Dorado, como motivo de viaje transoceánico y de periplo marítimo o de conexión entre el mar y el centro andino, pierde las posibilidades reales de haber existido en un lugar concreto dentro de los debates geográficos de fines del siglo XVIII. El padre José Gumilla, después de resaltar la riqueza del Nuevo Reino de Granada, dice que, desde que se descubrió la costa americana, se le dio «el singular renombre de Castilla del Oro». Por ello, tanto narrativa como geográficamente se llegará a Santafé, al corazón de la Nueva Granada, desde la Guyana.

Gumilla evalúa la existencia de la ciudad de Manoa por la aparición de este nombre en los tempranos mapas del siglo XVI en

74 Jacques Lafaye, *Los conquistadores figuras y escrituras* (México: Fondo de Cultura Económica, 1990).

la provincia de Omaguas. Asegura que los indios de ese nombre ya tenían noticias de los conquistadores antes de su llegada[75]. Pero que la ubicación le parece algo imposible, pues para él la riqueza está dispersa, como señala Hermes Tovar cuando se refiere a que la fortuna no estuvo concentrada en las poblaciones o centros indígenas que encontraron los conquistadores; por ello Gumilla se refiere a un tesoro inagotable, como denomina al territorio de Nueva Granada en general, por la abundante minería en las jurisdicciones de Pamplona, Mariquita, Muzo, Neiva, de los Remedios, Antioquia, Anserma, Chocó y Barbacoas. Esta variada localización de las riquezas hace que Gumilla hable de varios «dorados» tan ricos y abundantes, que solo falta quien los labre.

La idea de que las costas son espacios estériles o lejanos de una providencia de riqueza se contradice claramente en los periplos descritos tanto por autores como Antonio Julián como por ilegales como Nataniel Davies. Julián, en la *disputatio* con que introduce su *Prevención crítica al lector discreto*, brinda algunos elementos para quienes «deseen *instruirse* en las cosas de las Américas pertenecientes a España». Anota el autor sobre algunos «diccionarios de plumas extranjeras», que en ellos «se calla mucho, se miente sobrado, y de aquellos países saben poco los autores». En su ejercicio de erudición desconoce la autoridad de quienes, como cierto autor inglés que no explicita, exhiben imprecisiones, como la ubicación de ciertas ciudades de las costas como Caracas. Esto crea, a juicio de Julián, una «confusión de noticias, y enredo de unas ciudades con otras», que se tienen que enmendar y que irónicamente aparecen bajo el título de *Diccionario*, esto es, como suma de definiciones con algún grado de veracidad o al menos de objetividad. Por eso, con el tono irónico habitual de la *Perla de América*, se juzga el efecto de estas imprecisiones como «polvo» en los ojos del lector. En su crítica no se salva tampoco el *Dizionario storico-geografico dell'América meridionale* de Coletì, de quien celebra el esfuerzo investigativo, pero a quien reclama sus equivocaciones

75 Joseph Gumilla, *Historia natural, civil y geográfica de las naciones situadas en las riveras del río Orinoco.*

increíbles, a sus ojos, en un: «literato, tan capaz, de tantas luces, y de sus circunstancias». La peor imprecisión que reclama a Coleti es una carta geográfica en la que afirma que en la ciudad de Mompox se ha construido una muralla sobre las márgenes del Magdalena[76]. Luego se ocupa de Felipe Gilig, autor de *Saggio di storia americana* en diversos tomos. A Gilig le reconoce confiabilidad con referencia al Orinoco, pero le reclama algunos detalles de manera «amigable», por ejemplo, que exagera un poco en la descripción del río de Magdalena cuando asegura que es «cinco o veinte veces» más grande que el Tíber.

En su lista cabe un cierto Chiusole, quien se refiere a la pobreza de Santa Marta, pero que, para Julián, está poco informado de las riquezas del Nuevo Reino de Granada, de sus corrientes de oro y de los ríos que arrastran arenas doradas[77]. También refiere a los viajeros que se han perdido en las riberas del Sinú, buscando el río de La Fragua, «pero como todo es monte y no hay quien sepa por dónde cae, cansados de buscar, se han vuelto como vinieron. Y que de sus riquezas se derivaba que se dijera: ¡ay del Perú!, cuando se descubra el Sinú»[78].

En cuanto a riquezas, el uso de la hipérbole va dirigido a aumentarlas como forma de favorecer la región que se describe, bien sea para que el gobierno apruebe los proyectos o para justificar su importancia[79]. Incluso, las compañías de comercio españolas se ba-

76 Desafortunadamente, para este texto no tenemos conocimiento, hasta el momento, del mapa a que se refiere Julián, pero transcribimos la imprecisión exacta a la que se refiere para cotejarla con la imagen: «Dice en el diccionario que Mompox está sobre la margen, ó parte occidental del río Magdalena, y en el mapa lo delinea en la parte oriental de la parte de Santa Marta, del río Cesare, del Valle de Upar; todo lo cual está al oriente de Mompox, y este a la otra banda del río al occidente». Tomado de la «Prevención crítica al lector discreto de su obra», en Antonio Julián, S. J., *La perla de la América*.

77 Ibid.

78 Ibid.

79 Por supuesto, estos extranjeros han entrado en contacto con las tribus llamadas por Julián «atrevidas, terribles y dominantes en los mejores terrenos», que han impedido la entrada en el centro de la provincia de las

saban en las promesas de esos relatos para comerciar en las más remotas regiones los géneros más costosos como:

> [...] perlas, polvos y puntas de oro de la despreciada Santa Marta: A los comerciantes pues de mi nación, y a otras personas que con fruto propio pueden cooperar a los adelantamientos de esta provincia, vengo a descubrirla como si fuera perla tapada y encerrada en su concha.[80]

Una razón muy potente para desmentir la existencia del Dorado es la primera impresión que tuvo el Padre Caulín al llegar al sitio en donde supuestamente había existido el Dorado:

> En ninguna de estas naciones nos consta, hubiesen tenido Reyno ni soberano de la ostentación que los hubo en el Perú y México; y tampoco hayan tenido más ciudades, ni palacios magníficos, que las dichas casillas, en que viven con imponderable miseria.[81]

En relación con Manoa, el autor reconoce el dominio que allí ejercen los extranjeros gracias al apoyo que tienen de los indios para el conocimiento geográfico. El autor considera que, de haber sido cierto que existía una ciudad de oro, esta hubiera sido descubierta, y poseída por los holandeses de Surinam

> para quienes no hay rincón accesible donde no pretendan entablar su comercio, como lo hacen frecuentemente en las riveras del

misiones de pacificación. Como una perla es algo escondido, característica que termina de componer la metáfora geográfica, la presencia de estos salvajes y el hecho de que no dejen penetrar al interior de la provincia hace que se escondan sus tesoros, pero con esto nos deja ver claramente que para aquellos que negocian clandestinamente no hay nada escondido.

80 Antonio Julián, S. J., «Discurso II. De las noticias generales», en *La Perla de la América*.

81 Fray Antonio Caulín, *Historia Corográfica natural y evangélica de la Nueva Andalucía Provincias de Cumaná, Guayana y Vertientes del Orinoco, dedicada al Rey Carlos III por el Reverendo P. Fray Antonio Caulín dos veces provincial de los Observantes de Granada. Dada a luz de orden y a expensas de su Majestad en el año de 1779*, edición facsimilar (Sevilla: Fundación de la Biblioteca Manuel Ruiz Luque-Extramuros, Mairena de Aljarafe Sevilla, 2008).

> Orinoco, y otros parajes más distantes, que penetran, guiados de los mismos indios, que para ellos no tienen secreto oculto.[82]

Tratando de apoyarse en información autorizada, el padre Caulín examina si es posible o no dar crédito a la existencia del Dorado, para lo cual hace una génesis de la leyenda. En primer lugar, ubica al desafortunado Antonio de Berrío, quien con poca gente para su expedición hacia Manoa se dirigió al lago Parime, al sureste de la de Santo Thomé de la Guayana, convenciendo para ello a Domingo de Vera quien, para lograr el apoyo de la Corte de Madrid, agrandó el alcance de las riquezas de la región y logró así tanto la licencia como el apoyo de 300 hombres, algunos de ellos provenientes de Toledo, la Mancha y Extremadura interesados en las riquezas. Caulín resalta que, como refuerzo de su discurso, De Vera mostró piedras preciosas, objetos rituales a medio labrar y orejeras de oro como muestra fehaciente de riqueza, con tanta eficacia narrativa que se unieron a la aventura caballeros de Flandes, Italia y algunos soldados veteranos[83]. Caulín intenta guardar una distancia objetiva de las razones de quienes no comparten su rol evangelizador:

> [...] ¿qué viajes son estos? ¿Para qué tanta repetición de peligrosas navegaciones? ¿Tantas pérdidas de caudales, de navíos y de tripulación? Preguntamos en el Perú y en Quito a uno y otro Pizarro: en Santa Fe de Bogotá á uno y otro Quesada: en el Marañón á Orellana; y en Meta á Berrio y á otros muchos famosos Capitanes: ¿para qué os afanáis?, ¿á qué fin tantas levas, marchas y viajes arduos, difíciles é intolerables? Buscamos (dicen) el famoso y riquísimo Dorado; y así nadie se admire de nuestra resolución y arduo empeño, que lo que mucho vale, es preciso que haya de costar mucho.[84]

Desde el siglo XVI, las expediciones de Pedro Malaver de Silva en 1569 por las bocas del Drago, denominadas por él, Nueva Extre-

82 Ibid.

83 Ibid.

84 Joseph Gumilla, *Historia natural, civil y geográfica de las naciones situadas en las riveras del río Orinoco.*

madura y otra de Diego Fernández de Serpa, quien había sido designado para conquistar los territorios entre isla Margarita y el río Marañón, habían terminado trágicamente en el intento de buscar el Dorado. La codicia atrajo expedicionarios de distintas nacionalidades que vinieron por la ruta de Puerto Rico, Santo Domingo y, en general, las Antillas menores, como en el caso de Walter Raleigh, quien se instaló en la Isla de Trinidad en 1595.

La entrada desde el Atlántico al famoso Dorado por el Orinoco presenta, por su cercanía tanto con el continente como con las Antillas, ricas posibilidades para una activa navegación de cabotaje que involucró las costas de Riohacha, Santa Marta e, incluso, Cartagena de Indias. Bajo la denominación, justamente, de Comercio de Cabotaje, Juan Manuel Zapatero describe algunos de estos puntos que se pueden fácilmente trazar en el mapa para imaginarnos estas activas relaciones. Cumaná, por ejemplo, fue la isla abastecedora de la sal de Araya, en cuyo comercio participaron activamente los holandeses, y de la cual se surtieron Cartagena y gran parte de Nueva Andalucía. También desde allí y desde la Boca de los Dragos fue activo el comercio del pescado, con puntos como la Guaira, la isla Margarita, que forma un circuito con la de Cubagua e hizo de las dos:

> [...] puertos abastecedores del comercio de la Capitanía general de Caracas. De estos puertos salían las pequeñas embarcaciones de los indios «quayqueríes» que llevaban a La Guaira, las cosechas de los reducidos valles de Jacarigua, la sal de pampatar —que llegó a producir dieciocho a veinte mil pesos— y las preciadas perlas del islote de Cubagua, de las que se obtenían considerables ganancias.[85]

Estos circuitos involucraron a las islas de Trinidad y Margarita, denominadas por Zapatero, «preciosos baluartes para la seguridad»; el autor refiere el plan de defensa que el ingeniero Agustín Crame diseñara especialmente desde Trinidad, en palabras del ingeniero, «paraje más ventajoso para depósito de

85 Juan Manuel Zapatero, *La guerra del Caribe en el siglo XVIII* (Madrid: Editorial Gráficas Agesa, 1990).

nuestras fuerzas en tiempos de guerra» y que involucraba el golfo Triste y su amplia ensenada. Aunque este proyecto era pensado para la defensa en tiempos de guerra, no puede negarse la dinámica de *marítorio* de estas islas. Esta vital actividad económica motivó que, a mitad del siglo XVIII, se fundara la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas para controlar el comercio ilícito. Pero esta no era tarea fácil, como anota Lucena Giraldo: «El contrabando que se realizaba por el Orinoco se había detectado incluso en Chita»[86], población ubicada en las montañas de Boyacá y más en la vía de Santafé de Bogotá. A pesar del innegable conocimiento geográfico de Crame, no se percibe en su proyecto una acción que conecte Trinidad con el Orinoco, por cuyo cauce se habían establecido puntos de activo comercio que se conectaban en una ruta interesante que, según afirma Zapatero, afectaba la seguridad del Nuevo Reino de Granada[87]. Dicha seguridad, en palabras de este historiador de las fortificaciones, se había quedado sin defensa, pues los españoles las orientaron exclusivamente hacia el mar[88].

El mariscal de campo, Antonio de Narváez y La Torre, al evaluar el potencial económico de la Guayana, destaca el aprecio de los holandeses por la abundancia del palo de tinte y las ventas abundantes que de él se hacen en Curazao con destino a Cuba y Santo Domingo para luego enviar a Europa. Con ejemplos como estos, resalta la manera en que el comercio de cabotaje se inserta en las explicaciones económicas transoceánicas. Los detalles que nos aporta al respecto sorprenden, pues son contrarios a la versión de la existencia de una economía no rentable por falta de haciendas

86 Manuel Lucena Giraldo, *Laboratorio tropical, la expedición de límites al Orinoco 1750-1767*.

87 Juana Marín muestra que, justamente, a partir del tratado de libre comercio en 1778 se fortifica una serie de redes entre familias de criollos y peninsulares que ejercen fluidamente el comercio en la vía de conexión entre Cartagena de Indias y Tunja. Cfr. Juana Marín, *Gente Decente, la elite rectora de la capital. Composición de las instituciones político-administrativas de Santafé de Bogotá durante el gobierno del virrey Pedro Mendinueta y Múzquiz, 1797-1803* (Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia —ICANH—, 2008).

88 Juan Manuel Zapatero, *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*.

en el Caribe neogranadino. Dentro de las reformas propuestas por Narváez, este celebra la concesión hecha a la provincia de Riohacha «[...] de exportar sus ganados vacunos, mulas, caballos y otros animales y palo basilete a dichas colonias»[89]. Esta apertura, anota Narváez, debe sumarse a la de la de los caminos que van de unos pueblos a otros para hacer llegar las mercancías necesarias, provenientes de los extranjeros, al corazón del Nuevo Reino, lo cual como sabemos, se había practicado en secreto en toda la ramificación de caminos que comunicaban el centro andino con el mar, conduciendo mercancías europeas. Antes de ser embarcadas por dichos caminos, estos productos eran guardados y estacionados en Jamaica: «Almacén general para todo el continente»[90]. La solución propuesta por Narváez implica una posibilidad de ampliación de las ventajas no manifiestas de los mismos caminos que otros ya habían adelantando por la costumbre y el uso:

> Me parece que, al abrir nuestros puertos a los buques extranjeros y permitirles que traigan a vender por su cuenta, los efectos serán más convenientes aún, que el que los nuestros vayan a comprarlos a los suyos; porque ellos tienen en la actualidad muchas más proporciones y facilidades y medios que nosotros para hacer el comercio y lo harán con muchísimo menos costo. No tendrían que pagar seguros o serían estos muy bajos y podrían darnos los géneros a precios mucho más cómodos que los españoles que, con muchos mayores costos y riesgos, fuesen a solicitarlos y traerlos de sus países. Y los extranjeros no teniendo conocimientos, amistades y conexiones con los habitantes y vecinos de nuestros puertos no se

89 «Discurso del Mariscal de Campo de los Reales Ejércitos Don Antonio Narváez y La Torre sobre la utilidad de permitir el comercio libre de neutrales en este Reino; a petición del Real Consulado de esta ciudad por representación que hizo al Exmo. Amar y Borbón», *Boletín Cultural y Bibliográfico V*, n.° 9 (1962).

90 «Provincia de Santa Marta y Riohacha del Virreinato de Santafé informa su gobernador Don Antonio de Narváez y la Torre al Señor Ministro de Indias sobre la posición, fertilidad, circunstancias y ventajas que logra para la agricultura y comercio: frutos, etc.», *Boletín Cultural y Bibliográfico V*, n.° 9 (1962).

> adentrarían ni tendrían tanta facilidad como los nuestros de introducir efectos de los no permitidos.[91]

En una costa lejana y cercana de la Nueva Granada se abre un enorme vaso comunicante, desde el Atlántico por la arteria del río Orinoco, en el que pueden leerse las características de los imaginarios que hemos propuesto: la «indeseable» y activa presencia de los extranjeros; la advertencia de dicha presencia hasta finales del XVIII soportada documentalmente en las *Notas para la comprensión del Mapa General de la Guayana*, en las que se narran los «Perjuicios que ocasionan las colonias holandesas especialmente la de Esequibo a la Provincia de Guayana»[92] y la delación de la ruta que hacen los holandeses, quienes se internaron por el río buscando las vertientes de Masaroní y Cuyuní, protegidos por los indios caribes, quienes a veces fueron «comerciados» como esclavos para las haciendas. También se refuerza la idea de marginalidad para la región del Orinoco. Por último, es de notar la constante violencia en la zona de procesos como la instauración de las misiones jesuitas, la resistencia de los caribes a la fundación de pueblos, y las muertes a manos de los indios, tanto de miembros del clero como de posibles colonos de otras nacionalidades europeas; esta, entre otras respuestas de la población nativa como el caso de la rebelión indígena de 1729.

Con todo lo anterior y, camino de resolver la pregunta inicial de esta investigación, por el origen de una mentalidad andina cuya respuesta se pueda hallar en las dinámicas geográficas coloniales, se puede concluir que donde quiera que hubiera rastros de oro,

91 «Discurso del Mariscal de Campo de los Reales Ejércitos».

92 Notas para la más pronta comprensión del mapa general de la Gobernación de Cumaná que dirige á s. m. en su real y supremo consejo de Indias, su gobernador el coronel don José de Yguja que tuvo el Padre Caulin Villa Gómez, año de 1761, publicado en Provincia de Guayana, colección de documentos inéditos, Notas sobre la provincia de Guayana por su gobernador. Copia exacta del documento original que se conserva en la Biblioteca de manuscritos del Depósito Hidrográfico, la cual ha sido tomado por S. E. El Sr. General D. Antonio B. Cuervo, con el regio beneplácito. Madrid, 6 de abril, 1888.

existió un Dorado. En el desenvolvimiento de una extensa *disputatio geográfica* no será la única vez que se tratan de unir los caminos por el Orinoco a Santafé, tanto con los proyectos de controlar el tráfico ilegal como con los que intentaban unir esta zona superando la necesidad de usar la tortuosa ruta desde Cartagena por el Magdalena hasta Bogotá.

FIGURA 32. Mapa del río Marañón (1745). Fuente: Sala de documentos raros y manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango, Bogotá, Colombia (BRBLAA 1174293).

Glosas. El lugar de los mapas en el presente libro

LOS MAPAS LEVANTADOS DURANTE el periodo colonial neogranadino son muy valiosos para completar los imaginarios de las costas. No en vano J. B. Harley, precursor de la historia de la cartografía, recomienda el estudio comparativo de características topográficas lineales en los mapas (como costas, redes de ríos o un sistema de caminos o carreteras) como técnica eficaz para el análisis geohistórico de los territorios que fueron objeto de un proceso de colonización. Sin pretender adelantar un análisis técnico de características lineales de los mapas o de un grupo de mapas, intentamos seguir a Harley en la descripción que él hizo de un grupo de mapas españoles y franceses del golfo de México de los siglos XVI y XVII[1]. En la descripción de cada uno de los mapas que ilustran el presente libro destacamos aspectos como la geomorfología costera, la búsqueda de la «objetividad» y el peso de la institucionalidad en los cartógrafos, ingenieros y funcionarios españoles y autores de algunas piezas producidas en otras naciones. Esta propuesta de lectura gráfica pretende intercalar referencias a los periplos en particular,

1 J. B. Harley, *La Nueva Naturaleza de los mapas, ensayo sobre la historia de la cartografía* (México: Fondo de cultura económica, 2001).

y a los documentos en general. Se destaca la cartografía de procedencia militar levantada en espacios en disputa (como el Darién y la Guajira); en ella, el análisis ilustra la descripción de los objetivos militares por cuanto manifiestan los lugares a ser atacados o custodiados en un ejercicio que Harley denomina 'violencia colonial'. Esta definición, tomada para su caso de estudio del quehacer de los puritanos en Norteamérica, se refiere a un proceso de presión militar que se ejerce durante los viajes individuales y expediciones pero que no aparece en los diarios por efecto natural de la censura. A pesar de estos silencios, las piezas cartográficas evidencian variedad de detalles de la apropiación territorial con mucha elocuencia. La censura, por su parte, se explica porque en su momento, el conocimiento era controlado por manos poderosas, un círculo de gobernantes, un grupo de comerciantes o los mismos navegantes.

Para el presente libro, la cartografía permite establecer una conexión entre una serie de mapas, partiendo de la experiencia documental y mirando siempre el Caribe como un espacio costero en el cual los periplos dejan apreciar continuidades en el uso de dichas rutas, por ello, el primero de los mapas (figura de contraportada, p. 4) no es de la época sino un ejercicio personal que hemos titulado «Mapa del mar Caribe y el Nuevo Reino de Granada con intervenciones de la autora para resaltar periplos y rutas significativos en la historia colonial del Caribe neogranadino». Los trazos de dicho ejercicio nos remiten a las rutas de la documentación analizada y provocan nuevas reflexiones por ejemplo que, al parecer, las rutas correspondientes a las campañas militares de pacificación o las campañas de poblamiento siguen rutas internas paralelas a la costa mientras que las que buscan con frecuencia conexiones extremas entre lo interoceánico y el interior del territorio de la Nueva Granada son las de exploración científica o el comercio ilegal; también que existen más conexiones interoceánicas entre Pacífico y Caribe posibles que lo que se piensa comúnmente.

Con referencia a la figura 1 (p. 29), titulada Mapa de las Antillas venezolanas, se puede apreciar el reconocimiento, aun en los albores del siglo XIX, de la presencia, durante todo el periodo colonial y aún en la etapa de Independencia de la Corona española,

de las diferentes naciones europeas. Al ampliar la vista sobre los archipiélagos del litoral venezolano, se descubren las minucias del cabotaje —las cuales no podemos explicar sin recurrir al peso que en ello ha tenido el avance de los periplos ilegales desde el siglo XVI— y las aspiraciones de las diferentes naciones europeas, indignadas por el repartimiento de las Indias americanas entre portugueses y españoles. El nombre original de esta pieza es «*Carta Esférica que comprende las costas de la Provincia de Venezuela y sus agregadas con las islas adyacentes y las de Barlovento para el uso del Señor Don Manuel de Guevara y Vasconcelos de la Orden de Santiago Mariscal de Campo, gobernador y Capitán de dichas provincias, agosto de 1801*». Tiene la siguiente anotación: «Los colores denotan la dominación». Y, justamente, aparecen debajo las dominaciones europeas con los siguientes colores: española, color naranja; inglesa, color rosa; sueca, color amarillo; holandesa, colores amarillo y azul. Dice, además, «Las islas sin población están sin labor de colores» y otra anotación: «La Isla de Santo Domingo queda de tinta por ignorar su dominación».

La figura 4 (p. 54), mapa del Darién llamado «Delineación del Itsmo de Tierra Firme», habla por sí misma, como habla por sí mismo el documento correspondiente al periplo del pirata Lionel Wafer por el Darién. En esta «obra de arte», el cartógrafo pone en evidencia no solo los sitios óptimos para el atraco de las embarcaciones, sino la complejidad descrita por Wafer de las cadenas montañosas. Es esa la razón de la ubicación de la figura 2 (p. 32) que quizá, desde el punto de vista estético, resulta tan interesante: «Plano del Castillo de Chagres». En él se representa el pueblo y río de Chagres, situado en 9° 21' de latitud norte y 13° 45' al occidente de Cádiz, delineado por Jerónimo García quien hace la siguiente «Explicación: A: el castillo B: Batería Avanzada C: el pueblo. D: Batería de la encañada F: La aguadilla G: El caño H: Arroyo de la laja L: Cañón del río. I: Estero y la turna». El cartógrafo pone de manera visible su firma.

La figura 6 (p. 72) es un mapa holandés de gran belleza; delineado sobre un verde esmeralda destaca con un sentido militar los accidentes geográficos costeros. Al parecer de la autoría del

cartógrafo Lengte ten westen van Ferro. En ese mapa también hay una detallada vista de Portobelo. Está tomado de la Sala de documentos raros y manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango, bajo la referencia 525531.

La figura 8 (p. 87) se titula: «Mapa que comprende parte de las provincias de Santa Marta y Cartagena y en esta los partidos de Tierra dentro de María y del Dique la ciudad y sus inmediaciones para mejor inteligencia del informe con que se acompaña, hecho de orden del Excelentísimo Virrey de este Reino». Sus anotaciones son las siguientes:

A. Boca del Caño del estero por donde las canoas que conducen víveres a esta ciudad deben precisamente entrar.
B. Playones de Bocachica y de Guaparo donde se ponen a pastar los ganados destinados para el abasto de esta ciudad.
C. Isla y canal de Bocachica, única entrada de embarcaciones mayores a la Bahía de esta ciudad.
D. Playa que del pie de los baluartes de Santo Domingo y de San Javier sigue hasta Bocagrande.
E. Bocagrande.
F. Partido que llaman de Tierradentro de donde se conducen las carnes y otros víveres a esta ciudad.
G. Isla de Barú que con la de Bocachica forma la canal de Bocachica y con la Tierra firme el caño del estero.
H. Ciénaga de Tesca a la salida de la ciudad por cuya orilla sigue el camino de Tierra dentro.
I. Caños, ciénagas, haciendas y poblaciones de la costa de María de donde también se traen víveres a esta ciudad.
J. [el autor la suprime]
K. Caños, ciénagas, haciendas y poblaciones que llaman del Dique del que igualmente se traen víveres a la ciudad donde en tiempo de crecientes vienen a ella las canoas de Mompox, Honda y demás lugares del río de la Magdalena y las harinas del Reino.
L. Sitio de Bohorques en el caño que llaman el Cobado que se hizo para comunicarlos del dique con la Ciénaga del mar.

M. Barranca del Rey por donde el río de la Magdalena empieza a entrar en estos 7 años.
N. Hacienda de Buena vista de Cortés dentro de esta Bahía.
O. Sitio de esta Catalina en el partido de Tierradentro.
P. Hacienda de Guayepo y su caño que sale al Mar del Norte.
Q. Paso que llaman de San Antonio en el río de la Magdalena por donde se traen ordinariamente a esta provincia los ganados que para su abasto se conducen de la de Santa Marta. Cartagena de Indias a 9 de diciembre de 1766-1776 en el índice.
R. Firmado por Antonio de Arévalo.»

En el punto N de dichas explicaciones se expresan las condiciones geográficas en que se desarrolla la navegación interna, dejándonos imaginar el porqué del auge en esta zona de las rutas legales e ilegales del comercio. Allí, en el punto de Mahates, Antonio de Arévalo, dentro del mapa, aclaró que, aunque el río esté bajo y las corrientes no sean tan caudalosas, en el dique:

> [...] hay siempre agua suficiente para navegar las canoas cargadas en las cuales vuelven a embarcarse las cargas que vienen del reino, cuando por sequedad del dique se llevan por tierra de la barranca, allí y en donde está el paso de los ganaderos que de las sabanas de Tolú se abren para el abasto de esta ciudad.

La figura 10 (p. 108), un mapa del río Atrato, es muy curiosa. Se aprecia en ella la manera en que este río corre de sur a norte por la provincia de Zitará. De la cordillera bajan varios ríos a desaguar al Atrato y junto a esos ríos están situados los pueblos de los cunacunas. Es un mapa aparente descuidado, casi dibujado por un niño, aún así, efectivo al ilustrar la complejidad geográfica de la zona. Sin muchas pretensiones técnicas, ilustra de manera adecuada el camino seguido por el caminante Humphrey en el apartado: «Un negro estúpido pero atrevido se hunde en los bosques», puesto que a un lado del golfo del Darién está Portobelo.

Acerca de esta misma zona, publicamos la figura 13 (p. 150), «Plano de las bocas del Atrato de 1832». En su diseño, el cartógrafo

Guillermo Eduardo Coutín crea un mapa con indicación de los accidentes geográficos, tierras firmes, lugares buenos para poblar y aldeas de los indios (sus dimensiones son 51 x 4 cm). Es una de las piezas más conocidas y llamativas de la Mapoteca número 4 del Archivo General de la Nación de Colombia. El geógrafo Agustín Blanco ha dicho con relación a este mapa:

> «El río Atrato desemboca por medio de un delta de 'pata de ave', en el cual los tributarios se alargan mucho, denotando que los sedimentos transportados son de grano muy fino. Al noroeste del mapa las colinas de 'espina de pescado' representan una porción de la Serranía del Darién —Darién es otro nombre para el 'Atrato'—. Signatura de procedencia: Sección: República, Fondo: Secretaría de Guerra y Marina, Tomo 493, Folio 87».[1]

El recuadro derecho contiene las siguientes convenciones: la primera convención es la imagen de dos casitas juntas que significa: aduana de las bocas; esa aduana se puede ver en una especie de isla justo en el centro de la desembocadura del Atrato en el mar Caribe; la segunda es una sola casita que marca en el plano los sitios que son óptimos para hacer pueblos; se pueden ver que seis de estas casitas ubicadas a lo largo de las riberas del río Atrato; el siguiente símbolo es un círculo que significa: pueblos de indios ya establecidos; se pueden ubicar en el mapa cuatro al lado izquierdo del golfo de Urabá que es en donde desemboca el Atrato. Y dos al lado derecho del golfo: en la lógica de los indios ellos no están ubicados sobre el Atrato, sino en la desembocadura del río Caimán, lado derecho del golfo. Quizás a ello obedecen los dos letreros a los bordes, izquierdo y derecho del mapa, territorio de los indios; Las ciénagas con grandes placeres, o lugares óptimos, están representadas por tres ramitas, de estos hay ocho, todos ubicados entre los lagos que se forman a lado y lado del gran río. La siguiente convención indica fangos anegadizos señalados con palmas de las

1 Agustín Blanco, *Glosas a los mapas de la Primera Exposición de Cartografía Antigua de los mares y las costas*, Archivo General de la Nación-Comisión colombiana del Océano (Bogotá: Editorial Auros Copias, 2006).

cuales hay por lo menos quince, todas cercanas a las riberas del Atrato. Unos árboles con copas redondas están a todos lados del río pues allí se ubican los bordes secos. Por último, representados por un barquito, se muestran los rumbos para el puerto en donde hay posibilidades de anclar. De estos se pueden ver dos, llegando a los bordes del golfo.

La figura 16 (p. 209) corresponde a un documento denominado «Patente de guerra». En su texto se reconoce la importancia de emprender la defensa de las costas; invoca la importancia geopolítica de los mares para una nación como Colombia y el sustento jurídico e institucional para el estímulo de la fuerza naval. Según el historiador del arte Giorgio Antei, existen varias copias de esta patente, en particular, la copia reproducida aquí debió pertenecer originalmente al Archivo de la Academia de Historia: la interpretación que él hace es la siguiente: un trío de figuras, al lado de Neptuno/Poseidón aparece sentada la República, caracterizada por el sombrero frigio (sostenido por la pica o lanza). Detrás de ella, de pie, está la Victoria, con la palma en la mano, es decir: la guerra naval lleva a la victoria de la República colombiana, lo cual evoca el concepto de república de origen revolucionario o jacobino; y, a la derecha, un bracero en el cual arde la llama de la libertad.

La figura 21 (p. 255), tomada del Museo Militar del Ejército Madrid, ilustra muy bien el trabajo de la geografía de escritorio. Su extenso título es: «Plano del estero de Pasacaballos de las partes por donde se comunica la bahía de Cartagena con el mar y con toda la costa de Tolú. Río del Sinú y Dique y río de la Magdalena, y por donde se conducen todos los comestibles a dicha ciudad con el proyecto de un reducto que se debe hacer en la boca de su salida al mar, para la defensa de esta avenida. Hecho por el Brigadier don Julio de Herrera y Sotomayor, ingeniero director de los ejércitos de Su Majestad y de los dominios de el castillo de San Felipe de Barajas, extramuros de la ciudad de Cartagena». Esta pieza ilustra la idea de la cartografía antigua es rica en representaciones en donde la imagen del espacio no es fija sino que está en permanente construcción.

La figura 22 (p. 279) constituye el centro del análisis cartográfico de este libro, su riqueza de detalles y la contundencia de

su elaboración y contenido puede hacer que se considere la mejor pieza cartográfica producida sobre las costa neogranadina colonial. Es por eso que la hemos ubicado en el centro del libro; también es tomada del Museo Militar del Ejército Madrid y tiene el extenso título: «Mapa General del Nuevo Reino de Granada formado de otros particulares de orden del Excelentísimo Señor Virrey José de Espeleta en el año de 1790, copiado Excelentísimo Señor General en Jefe del Ejército Don Pablo Morillo en el año de 1816». Se delinea desde la provincia de Costa Rica: uno de los puntos destacados es el puerto de San Juan. Tanto los ríos de Anzuelos, Vásquez y la población de la Matina son puntos que aparecen en el periplo estudiado en el capítulo quinto en que un funcionario intenta introducir a su jefe en el castillo de la Concepción. En el mismo documento se destaca la población de Cartago y el río de la Concepción, el cual da el nombre al castillo que buscaba el capitán Arguedas, autor de dicho periplo. Otros puntos de navegación famosos que están en este mapa son: el río Culebras, las ruinas de Cartago, las bocas del Dragón y las bocas del Almirante, el archipiélago de San Blas, Cartagena de Indias y las estratégicas islas Mulatas. La ubicación de la ciudad de Portobelo es definitiva y desde ella se puede apreciar la vasta geografía que las expediciones militares tenían que abordar. Algunas frases que aparecen en este mapa permiten hablar de este, como un mapa manuscrito; estas frases pueden obedecer también a las necesidades prácticas tanto del cartógrafo como de quien comisionó su trazo, en este caso, el general Morillo. Por ello, a la derecha del río Chagres la ciudad de Portobelo aparece con su natural camino transitsmico, y el camino que se traza entre la ciudad y algunas poblaciones, entre las que se destacan San Juan y Chepo la cual, en un circuito natural se conecta con la isla Chepillo sobre el Pacífico o, si se quisiera, con el mismo río Chepo. Este río se muestra, entonces, como una vena que se interna en las montañas selváticas, lo cual tiene una importancia política para quienes, al final del siglo XVIII, como Antonio de Arévalo y el propio Arzobispo virrey Caballero y Góngora, desarrollaron las campañas de pacificación en la zona. Desde el concepto propuesto por J. Harley de 'ocultamiento', es decir, la

manera en que en los mapas se oculta alguna información para dar fuerza representativa a otra, en especial en lo que respecta a la resistencia a fuerzas colonizadoras. En el presente mapa, cerca del famoso río Chepo, aparece un anuncio manuscrito que dice: «residencia de los indios cuna cunas hasta el número de 300». Esta información es muy útil para la preparación de un encuentro o un plan de ataque. A eso se refieren unas letras a la izquierda del mapa que anuncian: «POR AQUÍ NO HAY INDIOS», pegado a la Gran Sierra de Mullí; información que intencionalmente delata una situación a los futuros expedicionarios militares. También podría entenderse con este letrero que los indios han sido pacificados. Lo mismo sucede con el letrero al lado opuesto que dice: «Algunos indios del Chocó».

Otro detalle del mapa es el detallismo al representar el golfo del Darién, ampliado y con sus afluentes vitales entre los que se destacan el río Caimán y el río Atrato, con sus ricas conexiones hacia el interior del virreinato. A la derecha del golfo se encuentra la ensenada de Cispatá, que permite ubicar las ideas que acompañaron la campaña del aventurero Nathaniel Davis estudiado en el capítulo dos del presente libro, por cuanto muestra, a instancias el pueblo de Tolú, todas las poblaciones a la ribera del río Cauca que, con su cercanía al gran río Magdalena, deja apreciar el papel de la ciudad de Mompox como centro del comercio. Como el mapa toma la lógica horizontal natural de la costa Caribe, desde Centroamérica hasta las bocas del Orinoco, la representación de Mompox cobra vida como centro comercial y eje junto con Tamalameque y Honda, de la conexión hacia el corazón del virreinato. Se ilustra una profusa variedad de caminos hacia el siguiente centro de confluencia que es Valledupar. En el sentido de izquierda a derecha, el cartógrafo representa las islas del Rosario al frente de Cartagena de Indias, con su partido de Tierradentro y como núcleo de la gobernación de Cartagena. A la derecha la ciénaga de Santa Marta, con su ensenada, su ciudad y puerto. Pasando por Península de la Guajira, se representan las islas de Aruba y Curazao y el golfo de Venezuela, el cual contiene su golfo de Coro. Se ilustra en detalle aquello que se anuncia en el *Diario de operaciones* de Arévalo: una cadena que se abre a la navegación de cabotaje compuesta por el circuito de

Bahías al este de la isla: bahías de Savends, St. Ghriffel, Santa Cruz, San Juan, Santa María, San Miguel y el Fuerte de Amsterdam. La isla de Bonaire, desde la cual, por un circuito marítorial, conecta con las de las Aves, las rocas, Orchila, deja atrás, camino a la isla Blanquilla, la ciudad de Caracas, hacia el archipiélago de los Hermanos y, finalmente la gran isla de Margarita con su archipiélago de los Frailes que, con paso por su islote de Cubagua, queda muy cerca de la ciudad de Cumaná.

No es gratuita la confianza depositada por Pablo Morillo en esta pieza cartográfica si se tiene en cuenta que, documentalmente, es fruto de la administración del virrey José de Espeleta (1789 a 1797), durante la cual hubo manifestaciones culturales importantes, como la fundación del famoso *Papel Periódico* y los círculos literarios. Una de las razones de este mapa puede ser también que el virreinato, siguiendo las órdenes de Espeleta, dio importancia a las misiones pacificadoras de los indígenas. En el desarrollo de nuestro argumento e ilustrando claramente la importancia de la cartografía de escritorio, con cuya técnica se hiciera, por la misma época, el Mapa General de España con base en mapas anteriores, es imposible no entrever aquí las trazas del famoso ingeniero Antonio de Arévalo, quien, continuando con la labor de Bernardo Ruiz de Noriega, adelantara la mencionada pacificación de la provincia del Río del Hacha, entre los años 1770-1776, de la cual hemos extraído algunos periplos que aparecen en sus *Diarios de operaciones*. Es decir, que las trazas de ese mapa datarían por lo menos de una década anterior, tiempo en que la amplia zona de la alta Guajira —la más compleja y resistente para lograr la pacificación— presenció confrontaciones bélicas y negociaciones de paz, como las adelantadas en 1760 por Ruiz de Noriega, quien identificó doce sitios claves de ocupación tradicional wayú, identificados en el mapa que nos ocupa, a saber: Chimare, Macuira, Bahía Honda, Sabana del Valle, Rincón del Carpintero, Manaure, Parauje, El Salado, Boromboro, Los Manantiales, El Toco y El Calabazo.

En 1771, Antonio de Arévalo pactó una tregua con los indios que se rebelaron en 1769. En el mapa hay trazos que pueden dar cuenta de la anterior negociación y también de los tratados de paz

celebrados en 1761 entre Bernardo Ruiz de Noriega y los indígenas, como señala José Polo Acuña[3].

Siguiendo las líneas rojas y teniendo en cuenta el *Diario de operaciones* de Arévalo se entiende que las líneas del mapa sean trazadas por las prioridades militares de Morillo y su campaña. Con estos trazos se puede crear una figura, casi triangulo o rectángulo conformado por los ejes principales (de izquierda a Derecha, siguiendo la cronología de la campaña de Morillo) de Valle de Upar-Río Puerto y Río del Hacha. Maracaibo, que se levanta como centro de *hinterland*. Y finalmente Santo Tomás de Guyana o más conocido posteriormente como Angostura.

La figura 23 (p. 285) es sin dudad un mapa manuscrito de la autoría del ingeniero y poblador Antonio de la Torre y Miranda, y también fue tomado del Museo Militar del Ejército de Madrid. Su extensa cartela tiene este título y descripción de su contenido:

> Mapa sobre las poblaciones fundadas en las provincias de Antioquia y del Darién. Plan que de orden del Gobernador y Comandante General de la Plaza de la Provincia de Cartagena Don Juan de Torrepan Díaz Pimienta, Caballero de la Real distinguida orden española de Carlos III [...] ha formado el Capitán de Infantería Don Antonio de la Torre, agregado en calidad de ayudante del Batallón de Pardos de Milicias disciplinadas de ella, del estado, y situación en que quedan las nuevas poblaciones que ha fundando y reunido en esta Provincia con la mayor parte de lo que comprende la del Darién y las inmediatas de Santa Marta, Antioquia, Chocó y Panamá donde se manifiestan los ríos, caños, ciénagas navegables con los cursos de los torrentes, quebradas y montañas y se describen con toda puntualidad los nuevos caminos que se han abierto para la más fácil comunicación de unos a otros y como modo de transporte a dicha plaza de Cartagena en todos tiempos y con entera seguridad en el de guerra; como así mismo el que se ha descubierto (parte navegable por el Río

3 Cfr Polo Acuña, José, *Etnicidad, conflicto y cultura fronteriza en la Guajira (1700-1850)*, Facultad de Ciencias Sociales-Ceso, Observatorio del Caribe Colombiano, Ministerio de Cultura, primera edición, julio de 2005

Sinú) más cómodo y menos arriesgado para hacer comerciables estos países con la Provincia del Chocó y otras del reino que facilitará la introducción de víveres y de utensilios para las labores de aquellas minas cuan inútiles por la dificultad que hay de beneficiarlas a causa de las costosísimas conducciones que se hacen por otras vías. Es mi descubrimiento sin expendio alguno del Real Herario se ha hecho de muchas minas de oro según las señales que se han reconocido ricas y abundantes y hasta ahora incógnitas; todo lo cual hará más visible con la relación exacta de que tanto ha practicado en dichas operaciones donde expondrá con los planos particulares de cada partido, aquellos y otros descubrimientos, junto con las noticias de las calidades de las tierras, los frutos, minerales, vegetales, árboles y hierbas medicinales con sus respectivas aplicaciones, arbitrio para fomento de las manufacturas, obrajes y otros efectos que según lo que ha observado proporciona su terreno y podrán practicarse en beneficio de los naturales de la Provincia y del comercio del Reino, firmado en Corozal de Pileta, Provincia de Cartagena de Indias, 13 de junio de 1778, por Antonio de la Torre.

Y más extensas son las notas del mapa:

Todos los ríos, caños y quebradas que señala este plan entre dos líneas son navegables en todos tiempos y en invierno lo son también todas las ciénagas a causa de las muchas crecientes por lo que se hace intransitable la comunicación por tierra de unas partes a otras y en la navegación se adelanta a proporción de la fuerza de las crecientes y angosturas, dilatándose más en unas ocasiones que en otras pues sucede que en el corto espacio de una legua, se suele tardar dos o tres días y a veces son innavegables, contribuyendo a la detención los muchos pasajes donde es forzoso saltar en tierra los bogadores y con maromas (que allí llaman cabuyas o tobas) van conduciendo las embarcaciones desde las orillas, dejando dentro solo los precisos para evitar el peligro de peñas, palos, árboles atravesados y otras brozas. Van arregladas las vueltas, tornos y cursos de los ríos y caños a las leguas que se navegan por ellos estando en su verdadera situación y distancia las poblaciones de la montaña y tierra alta aunque en

sus orillas hay infinitas habitaciones solitarias que no se señalan de una, dos o más familias atenidas a un corto beneficio de Platanal o Cacagual en invierno las desamparan procurando liberarse en los parajes altos y libres de anegación quedando siempre distantes de sus parroquias, ocho, diez o doce leguas por lo que son muchísimos los enterrados en los campos, en las ciénagas en tiempo de verano se pacientan más de doscientas cincuenta mil cabezas de ganado vacuno y caballar, enseñándoles con su instinto natural a semejanza del ganado merino de España, los tiempos de acudir y retirarse de estos pastos a la tierra a la cual inmediación están las praderas que llaman sabanas; y en el río Sinú por carecer de igual beneficio se acogen a los parajes donde se han trabajado las labranzas.»

Siguiente nota:

En el puerto del Espíritu Santo del Río Cauca se hace el desembarco para seguir a la ciudad de Antioquia por no permitir más navegación dicho río siendo demasiadas, de allí arriba las corrientes, angosturas y despeñaderos, haciendo el viaje por tierra con excesivos quebrantos por las muchas montañas, quebradas y barrancas que se hacen interminables en tiempo de invierno aunque de todas maneras en tiempo de verano, retardan a los menos nueve o diez días volviendo a embalsar el Río Cauca por los puertos de Garamillo o Socojal por lo que con el descubrimiento, que se ha hecho del Río Sinú se podrá facilitar camino más cómodo y breve y sin mayor riesgo por tener este sus cabeceras, no muy distantes de dicha ciudad, y por ellas se pasa a la Provincia del Darién para el trato ilícito bajando por el Río Guacuba hasta el dicho golfo.

Otra nota:

En el puerto de la Cruz del Río Sinú, se desembarca para tomar el camino por la cumbre de una montaña, que a los tres días se llega a la Provincia del Chocó, sin riesgo alguno de los indios gentiles del Darién, que tanto han atemorizado este descubrimiento, no habiendo más habitaciones de ellos en este lado del golfo que los que manifiesta el Plan, que en todos comprenderán sesenta o menos familias y estos quedan abajo del camino que cuando estuviesen

> de paz se podia recelar poco de ellos, dejando de señalar en el Rio Atrato y Guacuba las infinitas quebradas de minas por haber estado algunas incógnitas y otras por no equivocarlas sus nombres y verdaderas vertientes en dichos ríos.

Cabe también, en el sentido de una geografía de escritorio, y del periplo como instructivo, resaltar un recuadro de este mapa con el damero a tener en cuenta para levantar una ciudad: el cuadrado no solo esta dibujado con su plaza central, tres manzanas de ancho por tres de largo, sino que aporta las medidas a seguir: «Demostración de la delineación con que se han establecido nuevas poblaciones». Naturalmente en leguas españolas y varas castellanas.

Al lado bajo izquierdo se encuentra otro recuadro con las siguientes convenciones:

> Plazas de Armas, ciudades, villas, casas fuertes en la Provincia de Panamá, feligresías reunidas a poblaciones formales, poblaciones nuevas, pueblos de naturales, poblaciones de gentiles, quebradas de minas donde se saca oro, parajes donde se pueden hacer poblaciones, varios sitios sin iglesia: Nota: que todo lo que va punteado de verde son las ciénagas anegadizas que con las crecientes de los ríos se hacen por todas partes navegables y la misma señal lleva lo que se seca del caño del Dique y las líneas dobles de puntos encarnados señalan los caminos que se han abierto para la mejor comunicación del comercio y las de puntos negros los caminos proyectados.

Este mapa detallado y de gran valor técnico por su precisión, como varios mapas de la provincia del Darién, está boca abajo, es decir hay que leerlo entendiendo que el denominado mar del Norte no es el Caribe sino el del mar del Sur.

La figura 25 (p. 308) es de autoría de Antonio de Arévalo. También ha sido tomada del Museo Militar del Ejército Madrid y es el «Mapa General de la Provincia de la Hacha». A la derecha de su recuadro vemos indicaciones sobre las condiciones para la navegación de cabotaje: casi siempre los sitios óptimos para la navegación aparecen representados en los mapas de esta época por un ancla.

H, I, J, K, L, M, N, O, Fondeaderos que llaman puertos de la costa de Colono, Apiesi y Macuira de los cuales los más seguros son los marcados H, I, L, N. El puerto H es bueno, y con buen fondo para barcos como balandras y bergantines grandes pero no fragatas. Las líneas PPP denotan los rumbos de entradas y salidas al de Sabana del Valle N. Las Fucacas es un puerto que tiene un canal y una gran laguna adentro con manglares en las orillas y se da fondo en la misma canal. Las Fucaquitas es como las Fucacas pero no hay fondo dentro. En Sabana del Valle hay los bajos que marca el mapa: los demás hacia el este es fondo limpio.

Dicho mapa se titula *Mapa General de la Provincia de la Hacha situada entre las de Santa Marta y Maracaibo para la inteligencia de su extensión y límites la de la situación de los nuevos pueblos a que se redujeron en principios del año de 1773*, y tiene que ver con los acontecimientos de 1769, año en el cual un grupo de indios guajiros se sublevó. Durante el mismo año, la Corona española ordenó nuevas fundaciones para conseguir la pacificación general. Esto se esclarece en el proyecto escrito por el ingeniero director Antonio de Arévalo con proposición al virrey Antonio de Flores. Las explicaciones que acompañan el mapa son las siguientes:

A. Capital de la Provincia. B. Seis poblaciones de españolas que deben subsistir. Se marcan cinco poblaciones de los indios de las que se han hecho que deben subsistir. E. Ocho poblaciones de las de indios existentes que se deben abandonar. F. Cuatro poblaciones de indios que se deben fundar. Nota: que en la sierra de Macuira en donde estaba la fundación G. de Apiesi de españoles abandonada en enero de este año, es el terreno en donde en seis sangrientas funciones dadas a los indios sublevados, se han castigado a estos con quinientos españoles, siendo ellos mas de cuatro mil bien armados habiéndoles también quemado todas sus casas y arrancado todas sus cementeras y obligándoles a abandonar enteramente toda aquella extensión del país que ocupaban de modo que al fin de la campaña no se hallaron en él ya enemigos que vencer con lo cual habiéndose hecho la nueva fundación de Santa Ana de Sabana del

> Valle se concluyó la expedición dispuesta por el castigo de dichos indios. Rio de el hacha 29 de julio de 1776.

Descripción: en los dos extremos de abajo en el lado izquierdo queda señalada Valle de Upar y en la parte derecha el río Sinamaica. Se muestra en detalle el sentido de esas famosas lineas rojas que dan cuenta de la experiencia proveniente de haber recorrido a pie los caminos. De izquierda a derecha el primer camino que hace explícito es que de Valle de Upar conduce a Riohacha por los pueblos de Fonseca y Barrancas. Desde este último pueblo se marcan dos caminos posibles para el viajero a la izquierda conducente al pueblo de Moreno y a la derecha el pueblo de Boronata casi equidistantes de Barrancas. Desde Moreno se ramifica hasta llegar a la costa una red de caminos que salen a la desembocadura sobre el mar Caribe del río Camarón con el pueblo del mismo nombre; hacia la derecha de Camarón, se sale también a la desembocadura del Río del Hacha con el sitio de Calancala el cual ofrece su fondeadero. En cambio, por el lado derecho de Barrancas, tomando por Boronata, la ramificación de poblados y sitios hacia la costa conduce con los pueblos de Orino y Soledad hacia la bahía de San Juan la cual se encuentra en la desembocadura de la quebrada de Pedraza en cuyas riberas queda el sitio de San Carlos de Pedraza. Siguiendo la costa hacia la derecha el camino trazado en rojo desde Orino conduce a las poblaciones de Calabozo y el pueblo de Tocuraca o Carrizal. El letrero que acompaña la convención indica que hay un buen fondeadero, amplía la información acerca de la riqueza de la zona para la pesca de las perlas lo cual desmiente algunas afirmaciones acerca de la extinción de las mismas para el final del periodo colonial. Esta información más bien, en el sentido del mencionado informe del fray Antonio Julián, llama la atención sobre loas promesas económicas de esta rica zona. Siguiendo el rumbo costero a la derecha se llega al puerto de Carpintero y al cabo de la Vela y a su derecha la bahía de Portete, el pueblo de Portete Chico y el más importante fondeadero denominado bahía Honda y a la derecha el puerto de Chimare desde donde el camino señalado con la línea roja indica se puede

penetrar al pueblo del mismo nombre. Al igual que en el mapa del Darién, la anterior red de caminos corresponde a la zona por la cual se despliega el letrero *indios cazina*.

En el caso del *Mapa General de la Provincia de la Hacha situada entre las de Santa Marta y Maracaibo* de Arévalo, y en un sentido alterno al propuesto por Harley del ocultamiento, aquí tienen un lugar intencionalmente ampliado y son 'puestos en evidencia', los pueblos con los cuales se negocia la ocupación del territorio. Una señal adicional a esta intención es la del letrero que parece indicar a futuros expedicionarios la manera de hallar, desde la costa, el acceso a ese territorio indígena, en el letrero que se desplaza en el mapa, desde la costa en sentido al interior, entre los pueblos de Chimare y Macuira que dice: «entrada del monte». Al extremo derecho de la península, que es el extremo hasta el cual ha decidido graficar Arévalo, se ubican el cabo de Chicibacoa y punta de Espada o de Macuira. Esta es la puerta al golfo de Maracaibo descrito con gran detalle en el anterior mapa ordenado por Morillo. El saco de Maracaibo se cierra en el encuentro de las puntas del castillo de San Carlos y el fuerte de Sapara, las cuales encierran el también llamado lago de Maracaibo. El mapa contiene en esta porción del lago, las islas de Burros y la de Pájaros. La provincia de la Hacha queda entonces, de manera natural, conectada, desde el punto de vista de un maritorio, con la provincia de Maracaibo de lo cual dan cuenta las notas del *Diario de operaciones* de Arévalo. En este sentido y con el apoyo de los trabajos de los autores José Polo Acuña y Weilder Guerra Curvelo, se puede hacer una interpretación de esta pieza cartográfica desde el hecho de que prioriza el territorio indígena por encima de las líneas que dividen las dos provincias administrativamente. Los puntos culturales y geográficos más importantes quedan esclarecidos: las lagunas de Sinamaica y Aliles conectadas, si se quiere, al interior del país a los montes de Oca, a la derecha al saco de Maracaibo o atravesando las mencionadas puntas de San Carlos y Sanpara al mar Caribe.

El detallismo del cartógrafo es asombroso para describir el interior de la laguna de Maracaibo y a ello adiciona un letrero que anuncia el camino que conduce a la ciudad de Maracaibo y la

ubicación de la misma ciudad y su zona de influencia. La red de conexiones permite entender todas las posibilidades para el comercio de contrabando, por supuesto, con más énfasis que el que hace al respecto el mapa militar de Morillo.

Finalmente, hay tres mapas que ilustran las rutas correspondientes a los periplos de finales del siglo XVIII y comienzos del XIX. El primero es la figura 27 (p. 347), llamado «Plano hidrográfico y geográfico del Reino de Tierra firme y sus provincias de Veragua y Darién», tomado de la Real Academia de Historia de Madrid.

El siguiente es la figura 31 (p. 386), llamado «Plano de la costa que comprende desde santa marta hasta la Punta Hicacos y descripción de los ríos de la Magdalena». Tomado del Museo militar del Ejército de Madrid. Y, por último, la figura 32 (p. 403), «Mapa del río Marañon», que no contiene una información muy detallada, pero que debió haber sido muy útil para la navegación y para la ilustración que hemos hecho de la percepción de viajeros, como Charles La Condamine, en la búsqueda de la confluencia entre los ríos Marañón y Amazonas. Es tomado de la Sala de documentos raros y manuscritos de la Biblioteca Luis Ángel Arango, con la referencia número 1174293.

Bibliografía general

Abadie Aicardi, Aníbal. «La 'Relación Exacta' versificada de la Expedición de Cevallos a Santa Catalina y el Plata (1776-1777)». *Revista Historiografía y Bibliografía Americanistas* XVIII, n.º 2 y 3 (1974).

Abella, Rafael. *Los piratas del Nuevo Mundo*. Barcelona: Editorial Planeta, 1989.

Academia Colombiana de Historia. *Historia extensa de Colombia. Volumen XXVIII, Historia militar Tomo Independencia (1810-1815) Teniente Coronel Camilo Riaño individuo de número de la Academia Colombiana de Historia*. Bogotá, 1971

Amodio, Emánele. *Formas de la alteridad. Construcción y difusión de la imagen del indio americano en Europa durante el primer siglo de la conquista de América*. Quito: Ediciones ABYA-YALA, 1993.

Anderson, Perry. «La naturaleza y el sentido de las guerras hispanoamericanas de liberación». En: Heraclio Bonilla (Ed.), *La cuestión colonial*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2010.

Antunes, Catia. «Sea and land: the integration of the Dutch and Portuguese urban hinterlands in the European maritime system during the seventeenth century» (Ponencia presentada en la XXXVII settimana di studi-ricchezza del mare. Ricchezza dal mare, en el Instituto Internacional de Historia Económica «F. DATINI», Prato-Italia, 11 al 15 de abril de 2005). http://www.istitutodatini.it/biblio/eng/accessio.htm

Aprile Gniset, Jacques. *La ciudad colombiana prehispánica e indiana de la conquista*. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá: Banco Popular, 1991

Armitage, David. «Tres conceptos de Historia Atlántica». *Revista de Occidente*, n.º 281 (2004).

Avellaneda Navas, José Ignacio. *La expedición de Alonso Luís de Lugo al Nuevo Reino de Granada*. Bogotá: Banco de la República, 1994.

Badel, Dimas. *Diccionario histórico geográfico de Bolívar*. Bogotá: Editorial Gobernación de Bolívar, Instituto Internacional de Estudios del Caribe, Carlos Valencia Editores, Fondo Editorial del Bolívar Grande, 1999.

Barrera Monroy, Eduardo. *Mestizaje, Comercio y Resistencia, La Guajira durante la segunda mitad del siglo XVIII*. Colección Cuadernos de Historia Colonial, 1.ª ed. t. VI. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2000.

Bayli, C. A. *Imperial Meridian, The British Empire And The World 1780-1830*. London and New York: Studies in Modern History, Ed. Lognam, 1989.

Baquero, Hernán Mario. *El Virrey Antonio Amar y Borbón, La crisis del Régimen Colonial en la Nueva Granada*. Bogotá: Banco de la República, 1988.

Baquijano y Carrillo, José. «Disertación Histórica y política sobre el Comercio del Perú».

Bermúdez Bermúdez, Arturo. *Piratas en Santa Marta*. Segunda edición corregida y aumentada. Santa Marta: Ed. Tipografía Hispana, 1991.

Bernabeu Albert, Salvador. «Ilusos o ilustrados, novedades y pervivencias en los viajes del setecientos». *Revista de Occidente*, n.º 260 (2003).

Blanco, Barros. *Glosas a los mapas de la Primera Exposición de Cartografía Antigua de los mares y las costas*. Bogotá: Editorial Auros Copias, 2006.

Bocchetti, Carla. «El Catálogo de las naves y los himnos homéricos». *NOVA TELLVS*, Anuario del Centro de Estudios Clásicos, n.º 24 (2006).

Borrego Pla, María del carmen, et ál. *Historia económica y social del Caribe colombiano*. Barranquilla y Bogotá: Ediciones Uninorte, 1994.

Boutier, Jean. *Fernand Braudel, historiador del acontecimiento. Revista Historia Crítica/ Revista Universidad de Los Andes*, n.º 27 (2004).

Burke, Peter. *La Revolución Historiográfica Francesa, La escuela de los Annales, 1929-1984*. Barcelona: Editorial Gedisa, 1993.

Brading, David, Introducción a *Comerciantes en el México borbónico (1763-1810)*. México: Fondo de Cultura Económica, 1975.

Braudel, Fernand. *El Mediterráneo y el Mundo Mediterráneo en la Época de Felipe II*. México: Fondo de Cultura Económica, 1987.

___ *La dinámica del capitalismo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1986.

___ *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*. Madrid: Alianza Editorial, 1984.

Brown, Mattew. *Aventureros, mercenarios y legiones extranjeras en la Independencia de la Gran Colombia*. Trad. Katia Urteaga Villanueva. Bogotá y Medellín: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia UPTC, La Carreta Editores, 2010.

Cabeza de Vaca, Alvar Núñez. «Capítulo XXXVII». En: *Naufragios*. Bogotá: Editorial La Oveja Negra y RBA Proyectos editoriales, 1983.

Calvo Stevenson, Haroldo, Meisel Roca, Adolfo. *Historia de Cartagena de Indias en el siglo XVIII*. Cartagena: Banco de la República, 2005.

Camarero, Concepción. «Necesidades y carencias cartográficas a mediados del siglo XVIII» (conferencia impartida en el salón de actos del Instituto Geográfico Nacional de España, Madrid, en el II centenario de Tomas López geógrafo de S.M. Carlos III 1802-2002, febrero 10, Madrid 2003)

Canny, Nicholas y Anthony Pagden. *Colonial Identity in the Atlantic World 1500-1800*. Princeton University Press, Princeton New Jersey, 1989.

Capdequí Ots, José María. *Instituciones de Gobierno del Nuevo Reino de Granada*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1950.

Capel, Horacio. «Geografía y arte apodémica en el siglo de los Viajes». *Geo Crítica*, n.º 56 (1985).

___ *Diccionarios y enciclopedias, del Renacimiento a la Ilustración*, «Los Diccionarios Geográficos de la Ilustración española». *Geo Crítica*, n.º 31 (1981)

Capel, Horacio, Sánchez Joan Eugeni, Moncada, Omar. «El deleitoso estudio de las matemáticas». En *De Palas a Minerva, la formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*. Madrid: Editorial Serbal y Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1988.

Carmagnani, Marcelo. *El otro Occidente. América Latina desde la invasión europea hasta la globalización*. México: Fondo de Cultura Económica, 2004.

Castellanos, Juan de. *Elegías de Varones de Indias*, Edición y prólogo de Luis Fernando Restrepo. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, Instituto Pensar, 2004.

Castillo Mathieu, Nicolás del. *La Llave de las Indias*. Bogotá: Editorial Planeta, 1997.

Colmenares, Germán. *Historia económica y social de Colombia 1537-1719*. Bogotá: Editorial Tercer Mundo, 1997.

Collingreidge, Vanessa. *El Capitán Cook, un misterio histórico en torno al mayor explorador de todos los tiempos*. Barcelona: Ediciones Martínez Roca, 2003.

Conde Calderón, Jorge Enrique. *Espacios sociedad y conflictos en la provincia de Cartagena 1740 / 1815*. Barranquilla: Fondo de Publicaciones de la Universidad del Atlantico, 1999.

Corbin, Alain. *El territorio del vacío*. Barcelona y Madrid: Biblioteca Mondadori, Grijalbo, 1993.

Chapanoff, Miguel. «Documento sobre patrimonio cultural marítimo y subacuático en chile», *Memorias de comisión de institucionalidad patrimonial propuestas de perfeccionamiento de políticas, instrumentos e institucionalidad patrimonial*. Santiago de Chile, 2007.

Chaunu, Huguette et Fierre. *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, 8 tomos. Paris: Flammarion, 1977.

Chartier, Roger. Notas Introductorias a *El mundo como Representación-Estudios sobre Historia Cultural*. Barcelona: Editorial Gedisa, 1992.

Chiaramonte, José Carlos. *Nación y Estado en Iberoamérica. El lenguaje político en tiempos de las independencias*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2004.

Crosby, Alfred W. *Imperialismo ecológico, la expansión biológica de Europa, 900-1900*. Barcelona: Editorial Crítica, 1999.

Daston, Lorraine (ed.). *Biographies of Scientific Objets*. Chicago, London: Chicago University Press, 2000.

De Certeau, Michel. *La invención de lo cotidiano*. México: Universidad Iberoamericana, Centro Francés de Estudios mexicanos, 1980.

De Ita Rubio, Lourdes. *Viajeros isabelinos en la Nueva España*. México: Fondo de Cultura Económica, 2001.

Dellepiane, Antonio. *Nueva Teoría General de la Prueba*. Bogotá: Editorial Temis, 1961.

Delgado, Ovidio, Gustavo Montañez. *Espacio, Territorio y Región: Conceptos básicos para un proyecto Nacional*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Red de Espacio y Territorio, 2003.

Demandt, Alexander. *Los grandes procesos. Derecho y poder en la historia*. Barcelona: Crítica, 1956.

Diamond, Jared. *Armas, gérmenes y acero, breve historia de la humanidad en los últimos 13.000 años*. Bogotá: Editorial Debolsillo Mondadori, 2005.

Donoso, Sebastián. *Piratas en Guayaquil, Historia del Asalto en 1687*, 1.ª ed. Quito: El Universo, 2006.

Duarte French, Jaime. *Los Tres Luises del Caribe, ¿corsarios o libertadores?* Bogotá: El Áncora editores, 1988.

Du Jourdin, Michel Mollat. *Europa y el mar*. Barcelona: Editorial Crítica, 2002.

Elliott, John H. *Empires of the Atlantic World*. New York: Penguin, 1990

Fals Borda, Orlando. *Historia Doble de la Costa*, t. 1 Mompox y Loba. Bogotá: Banco de la República, El Ancora Editores, Universidad Nacional de Colombia, 2002.

Febvre, Lucien. *La tierra y la evolución humana, introducción geográfica a la historia*. Barcelona: Editorial Cervantes, 1925.

Fischer, John. «Tercera parte: Las colonias americanas (1700-1808)». En: *Historia de Iberoamérica*, t. II Historia Moderna, Barcelona: Ediciones Cátedra, 1990.

Forero, Gustavo. *El mito del mestizaje en la novela histórica de Germán Espinosa*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2006.

Foucault, Michel. «Preguntas a Michel Foucault sobre la Geografía». En *Estrategias de poder, Obras esenciales*, v. 2. Barcelona: Paidos, 1999.

Frezier, Amadeo. *Relación del viaje por el Mar del Sur*. Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1982.

Gandásegui, Marco. «El Sistema-mundo de Wallerstein y la transición». *Tareas*, n.º 112 (2002).

Garavito, Edgar. «Tierra y territorialidad». *Revista Nova et Vetera*, n.º 40, en http://www.oei.es/n4733.htm

García Peña, Ana Lidia. «El impacto popular de las reformas fiscales borbónicas en la ciudad de México (1780-1820)». En: Marino, Daniela y Carlos Marichal (Comp.). *De Colonia a Nación Impuestos*

y Política en México (1750-1800). México: Centro de Estudios Históricos del Colegio de México, 2001.

Garrido, Margarita. «Libres de todos los colores en Nueva Granada: Identidad y obediencia antes de la independencia» (Ponencia presentada en el marco de *Conference on Political Cultures in the Andes, 1850-1950. University of Illinois, Urbana-Champaign*, Marzo 23-26, 2000).

___ *Reclamos y representaciones: Variaciones sobre la política en el nuevo Reino de Granada 1770-1815*. Bogotá: Banco de la República, 1993.

Gerbi, Antonello. *La naturaleza de las Indias nuevas: de Cristóbal Colón a Gonzalo Fernández de Oviedo*. Fondo de Cultura Económica. Mexico, Primera edición en español, 1978

___ *La disputa del Nuevo Mundo. Historia de una polémica, 1750-1900*. México: Fondo de Cultura Económica, 1982.

González Echevarría, Roberto. *Mito y archivo. Una teoría de la narrativa latinoamericana*. México: Fondo de Cultura Económica, 1998.

Grahan, Lace, Calvo Stevenson, Haroldo, Adolfo Meisel Roca, *Historia de Cartagena de indias en el siglo XVIII*. Cartagena: Banco de la República, 2005.

Greene, Jack. «El sistema colonial de América británica». En: *La cuestión colonial*, editado por Heraclio Bonilla Heraclio. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2010.

Grocio, Hugo. *De la libertad de los mares*. Madrid: Instituto de Estudios Políticos, 1956.

___ *Mare Liberum, sive de iure quodbatavis competit ad Indicana comercia, 1609*.

Hacen, Victor Wolfgang von. «Charles-Marie de La Condamine». En: *Grandes Naturalistas en América*. México: Editorial Grijalbo, 1957.

Harley, J. B. *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía*, Edición Paul Laxton con introducción de J.H. Andrews. México: Fondo de Cultura Económica, 2001.

Hausberger, Bernd y Antonio Ibarra. «Los consulados hispanoamericanos como tema». En: *Comercio y Poder en América colonial, los consulados de comerciantes siglo XVII-XIX*. Madrid: Instituto Mora, 2003.

Hauser, Arnold. *Historia social, de la literatura y del arte*, v.II. Barcelona: Labor Omega. Editorial Guadarrama, 1980

Helg, Aline. «Libertad e Igualdad en el Caribe Colombiano 1770-1835», Título original *Liberty and Equality in Caribean Colombia 1770-1835*. Bogotá: Banco de la República, EAFIT, 2011.

Hernández de Alba, Gonzalo. *Quinas Amargas, El sabio Mutis y la discusión naturalista del siglo XVIII*. Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1991.

Hernández, Mónica Patricia. *El Chocó en el siglo XVIII: La articulación de diferentes formas de construcción de los territorios en las provincias de Novita y Citará*. Bogotá, 2006 (Tesis de Grado Pontificia Universidad Javeriana, Carrera de Historia).

Herrera Ángel, Marta. *Poder local, población y ordenamiento territorial en la Nueva Granada siglo XVIII*. Archivo General de la Nación, Bogotá, 1996.

___ *Ordenar para Controlar. Ordenamiento espacial y control político en las llanuras del Caribe y en los Andes centrales Neogranadinos. Siglo XVIII*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Academia Colombiana de Historia, 2002.

___ «La Geografía de la Guerra. Los Chimila y el Estado Colonial durante el siglo XVIII». www.ocaribe.org/downloads/catedra_virtual/articulo_herrera.pdf

Herrera Restrepo, Daniel. «La filosofía en la colonia, Elementos para una aproximación histórica». *Revista ideas y Valores*, n.º 55-56 (1979).

Humboldt, Alexander von. *Cosmos*, t. I. Publicado por *Revista Geocrítica*, Selección y comentario de Miguel Ángel Miranda. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1977.

Irving, Leonard. *Los libros del Conquistador*. México: Fondo de Cultura Económica, 1996

Jiménez Orián. *El Chocó: un paraíso del demonio. Nóvita, Citará y El Baudó, siglo XVIII*. Medellín: Editorial Universidad de Antioquia, Universidad Nacional de Colombia, 2004.

Jiménez Sánchez, Antonio. «Confines del Imperio Hispánico: los cimarrones de Santiago del Príncipe y la Dragontea (1598)». *Hispanic Review* (2007).

Keeding, Richard. «Las sociedades latinoamericanas del siglo XVIII». En: *Surge la nación, la Ilustración en la Audiencia de Quito (1725-1812)*. Quito: Banco Central del Ecuador.

Konig, Hans-Koachim. *En el camino hacia la nación*. Bogotá: Banco de la República, 1994.

Kragh, Helge. *Introducción a la Historia de la ciencia*. Barcelona: Editorial Crítica, 2007.

Kuethe, Allan J. *Reforma Militar y Sociedad en la Nueva Granada 1773 1808*. Bogota: Banco de la Republica, 1993

Lafaye, Jacques. «Literatura y vida intelectual en la América Española colonial». En: *Historia de América Latina, t. 4 América Latina colonial población, sociedad y cultura*, editado por Leslie Bethel. Barcelona: Editorial Crítica, 2000.

Laffite Carees, Christiane. *La Costa Colombiana, del Caribe (1810-1830)*. Bogotá: Banco de la República, 1995.

Lane, Kris E. «Corsarios, piratas y la defensa de Cartagena de Indias en el siglo XVI». *Boletín Cultural y Bibliográfico 44*, n.º 75 (2009)

Langebaek, Carl Henrik. Notas y presentación de *Milicia y descripción de las Indias*, del capitán D. Bernardo de Vargas Machuca. Bogotá: Fondo de Promoción de la Cultura Banco Popular, Universidad de los Andes CESO.

Liss, Peggy. *Los imperios trasatlánticos-las redes del comercio y de la revoluciones de independencia*. México: Fondo de Cultura Económica, 1995.

Liter Mayayo, Carmen y Francisca Sanchis Ballester, *Tomás López y sus colaboradores*. Madrid: Ministerio de Educación y Cultura, Biblioteca Nacional de Madrid, 1998.

Llombart, Vincent. «El pensamiento económico de la Ilustración española: nueva mirada, nuevas aportaciones» (Ponencia presentada en I Seminario Ernest Lluch: homenaje al profesor Enrique Fuentes Quintana, Universidad de Valencia, Valencia, 2008).

López Gómez, Antonio y Carmen Manso Porto. *Cartografía del Siglo XVIII, Tomás López en la Real Academia de la Historia*, Madrid: Real Academia de la Historia, Departamento de Cartografía y Artes Graficas, 2006.

—— *Cartografía de España en la Biblioteca Nacional: siglos XVI-XIX: catálogo de fondos* (Madrid: Biblioteca Nacional, 1994).

Lucena Giraldo, Manuel. «Paisajes Desposeídos, el Tropicalismo de Alejandro de Humboldt». En: Lucena Giraldo, Manuel y Juan Pimentel (Eds.). *Diez Estudios sobre literatura de viajes*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Ministerio de Educación y Ciencia, 2006.

—— *Laboratorio tropical, la expedición de Límites al Orinoco 1750-1767*. Caracas: Editorial Monteávila Latinoamericana y Centro Superior de Investigaciones Científicas de España, 1991.

—— «Las nuevas poblaciones de Cartagena de Indias 1774-1794». *Revista de Indias*, n.º 53 (1993).

Lucena Giraldo, Manuel, Juan Pimentel y Axel Gasquet. *Diez estudios coloniales sobre literatura de viajes*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006.

Lucena Salmoral, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América; perros, mendigos y otros malditos del mar*. Caracas: Editorial Grijalgo, 1994.

—— «La independencia América y Europa». En: *Historia de Iberoamérica*, t. II, Madrid: Ediciones Cátedra, 1990.

Luna, Lola G. *Resguardos coloniales de Santa Marta y Cartagena y resistencia indígena*. Bogotá: Fondo de Promoción de la Cultura del Banco Popular. Editorial Presencia, 1993.

Lynch, John. *La España del siglo XVIII*. Barcelona: Editorial Crítica, 2004.

Malatesta, Nicolás Framarino de. *Lógica de las Pruebas*, t. I. Madrid: Editorial La España Moderna, 1920.

Marco Dorta, Enrique. *Cartagena de Indias puerto y plaza fuerte*. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 1990.

Marichal, Carlos. *La Bancarrota del Virreinato, Nueva España y las finanzas del Imperio Español, 1780-1810*. México: Fondo de Cultura Económica, 1990.

Marino, Daniela. «El afán de recaudar y la dificultad de reformar, el tributo indígena en la Nueva España tardocolonial». En: Marino, Daniela y Carlos Marichal (comps.). *De Colonia a Nación Impuestos*

y Política en México (1750-1800). México: Centro de Estudios Históricos del Colegio de México, 2001.

Martínez, José Luis. *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*. México: Fondo de Cultura Económica, 1984.

Mayorga García, Fernando. «La administración de Justicia en el periodo colonial: Instituciones e instancias del derecho indiano». *Revista Credencial*, n.º 136 (2001).

McFarlane, Anthony. *Colombia antes de la Independencia*. Bogotá: Banco de la Republica, el Ancora editores, Bogotá, 1997.

——. «El mercantilismo borbónico y la economía americana: la Nueva Granada en la época del comercio libre, 1778-1795». *Revista Anuario de Estudios Americanos*, Tomo XVII, XXXX.

Mendoza Ramos, Cesar Augusto. *Provincia de Santa Marta: espacio, sociedad, economía y política, (1780-1820)*. Medellín: Editorial Léalo, 2009.

Memorias de la *SETTIMANA DI STUDI-RICCHEZZA DEL MARE. RICCHEZZA DAL MARE* Instituto Internacional de Historia Económica «F. DATINI» Prato-Italia, 11 al 15 de abril del año 2005. http://www.istitutodatini.it/biblio/eng/accessio.htm

Ménanteau, Loic. *Geohistoria del Golfo de Urabá*. Bogotá: Editorial Invemar, 2009.

Mignolo, Walter. *The Darker Side of Renaissance: Literacy, Territoriality and Colonization*. Michigan University Press, Michigan, 1995.

Mollet du Jourdin, Michel. *Europa y el mar, La construcción de Europa*. Barcelona: Editorial Crítica, 1993

Mörguer, Magnus. «Algunas reflexiones acerca de la relación espacio-tiempo histórico en el contexto hispanoamericano». *Institute of Latinamerican studies, Reprint series*, n.º 15 (1996).

Moreno de Ángel, Pilar. *Antonio de la Torre y Miranda, viajero y pobiador siglo XVIII*. Bogota: Editorial Planeta, 1993.

Munera, Alfonso. *El Fracaso de la nación, región, clase y raza en el Caribe colombiano 1717-1810*. Bogotá: Banco de la República, Ancora Editores, 1998.

——. *Historia económica y social del Caribe colombiano*. Barranquilla, Bogotá: Ediciones Uninorte, Ecoe, Universidad del Norte, 1994.

Nieto Olarte, Mauricio. *Remedios para el Imperio*. Bogotá: Instituto colombiano de Antropología e Historia, 2000.

Nuttall, Zelia María Magdalena (Ed. y trans.). *New Light Drake, a Collection of Currents Relating to his Voyage Relating to Circumnavigation 1577-1580*. London: The Haklyut Society, 1914.

Ocampo, José Antonio, et ál. *Historia económica de Colombia*. Bogotá: Ed. Banco de la República, 1987.

Ospino Valiente, Alvaro. *Santa Marta vista por viajeros*. Santa Marta: Bastianos Editores, 2005.

Pagden, Anthony. *Lords of all the world, ideologies of Empire in Spain, Britain and France, 1500-1800*. New Haven & London: Yale University Press, 1995.

Palacios Trujillo, Nhora Patricia. *Los franceses en Colombia, la utopía de un paraíso*. Bogotá: Editorial Planeta, Embajada de Francia, 2009.

Parsons, James. *Urabá: salida de Antioquia al mar. Geografía e historia de su colonización*. Bogotá: Banco de la República, El Áncora editores, 1996.

Parry, J. H. *El imperio español de ultramar*. Madrid: Ediciones Aguilar, 1970.

Pérez Ayala, José Manuel. *Antonio Caballero y Góngora virrey y arzobispo de Santa Fé 1723-1796*. Bogotá: Imprenta Municipal, 1948.

Pérez Mallaina, Pablo E., Bibiano Torres Ramírez. *La armada del mar del Sur*. Sevilla: Escuela de estudios hispanoamericanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1987.

Pérez Mejía, Ángela María. *Geografía de los tiempos difíciles*. Medellín: Universidad de Antioquia, Septiembre 2002

Pereyra, Carlos. «La novela de los piratas y pechelinges», t. v. En: *Historia de América española*. Madrid: Saturnino Calleja editorial, 1926.

Pimentel, Juan. *Testigos del mundo, ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*. Madrid: Marcial Pons Historia, 2003.

Polo Acuña, José. *Etnicidad, conflicto y cultura fronteriza en la Guajira (1700-1850)*. Bogotá: Ceso, Observatorio del Caribe Colombiano, Ministerio de Cultura, Bogotá, 2005.

Portnoy, Antonio. Introducción a *Concolorcorvo, Lazarillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima*. Buenos: Espasa Calpe, 1945.

Prados de la Escosura, Leandro. *Colonial Independence and Economic Backwla Ardness in Latinamerica*. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid.

Puiggrós, Rodolfo. *La España que conquistó el Nuevo Mundo*. Bogotá: El Áncora Editores, 1989.

Ramírez, María Clemencia. *Frontera fluida entre Andes, Piedemonte y Selva. El caso del Valle de Sibundoy, siglos XVI-XVIII*. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1996.

Ramos, Demetrio. *América siglos XVI a XIX*. III Simposio sobre el V CENTENARIO del descubrimiento de América celebrado en el Colegio Mayor Zurbarán Madrid, 1989-90.

Ramos Feliciano, Héctor R. *El Contrabando inglés en el Caribe y el golfo de México (1748-1778)*. Sevilla: Publicaciones de la EXCMA, Diputación provincial de Sevilla, 1990.

Restrepo, Luis Fernando. *Un Nuevo Reino Imaginado. Las elegías ilustres de Indias de Juan de Castellanos*. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1999.

Rey Fajardo, José del, S. J., *La enseñanza de las humanidades en los colegios jesuíticos neogranadinos (1604-1767)*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2005.

——— «Los hombres de los ríos». *Suplemento de la Revista encuentro de la Provincia*, n.º 7 (2011). Reyes Fernández Durán. *La Corona española y el tráfico de negros*. Madrid: Editorial del economista, 2011.

Rica, Agustín Hernando. *El geógrafo Juan López (1765-1825) y el comercio de mapas en España 1808-1814*. Madrid: Editorial del CSIC, 2008.

Ripoll, María Teresa. «El Argos americano: crónica de una desilusión» (en VII Simposio sobre la Historia de Cartagena: La ciudad en la época de la Independencia, 1800-1821, Banco de la República, Observatorio del Caribe Colombiano, Septiembre 12 a 14 de 2007).

Robert Moraes, Antonio Carlos. *A génese da geografía moderna*. Sao Paulo: Editora UCITEC, 2002.

——— *Ideologías geográficas, espacio, cultura y política en el Brasil*. Brasil: Editorial Anna Blume, 2005.

Rodríguez, Jaime E. *La independencia de la América Española*. México: Fondo de Cultura Económica, 2005.

Rodríguez, Ximena. *Conexiones trasatlánticas: Viajes medievales y crónicas de la conquista de América*. México: Centro de Estudios Lingüísticos y literarios, Colegio de México, 2010.

Román Bazurto, Enrique. «Una navegación por los mares de la literatura marinera del país y quiénes han sido sus narradores». *Cuaderno de bitácora de la historia marítima colombiana* (2007).

___ *El Caribe, mar de la libertad, origen, estructura y operaciones de la marina patriota en la independencia 1810-1830*. Barranquilla: Sáenz Impresores del Caribe, 1996.

Romero, José Luis. *Latinoamérica las ciudades y las ideas*. Medellín: Editorial Medellín, 1999.

Rousseau, G. S. *Books and their readers in eighteenth century England*, Ed. Leicester University Press, 1982.

Russel Hart, Francis. «Ataques del almirante Vernon al continente americano». *Boletín de Historia y Antigüedades* XI, n.º 513-521 (1916).

Saether, Steiner A. *Identidades e independencia en Santa Marta y Riohacha, 1750-1850*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2005.

Sagredo Baeza, Rafael y José Ignacio González Leiva. *La Expedición Malaspina en la frontera austral del Imperio español*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana de la DIBAM, 2004.

Sánchez Barba, Mario. *Simón Bolívar, una pasión política*. Barcelona: Editorial Ariel, 2004.

Sandners, Gerard. *Centroamérica y el Caribe occidental, coyunturas, crisis y conflictos 1503-1984*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2002.

Sánchez Hormigo, Alfonso. «Estudio introductorio, smithianismo e industrialismo en la España de Carlos IV». En: Polo y Catalina, Juan. *Informe sobre las Fábricas e industria de España (1804) y otros escritos*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico, PUZ, Instituto Aragonés de Fomento, 2005.

Santa Teresa, Severino de. *Historia documentada de la iglesia en Urabá y el Darién, desde el descubrimiento hasta nuestros días*, v. II. Panamá: Empresa Nacional de Publicaciones, 1956.

Salvioni, Amanda. «El desencantamiento del nuevo mundo. Viaje de un mercante florentino al país de la pobreza (Galeotto Cei, 1539-1553)». *Revista de Crítica Literaria latinoamericana* XXX, n.º 60 (2004).

Sanchez Mejía, Hugues, Adriana Santos Delgado. «La Cultura, Economía y Música campesina del departamento del Cesar vista por Enrique Pérez Arbeláez en la década del cuarenta». En: *Historia, identidades, cultura popular y música tradicional en el caribe colombiano*. Valledupar: Ediciones Unicesar, Universidad Popular del Cesar, 2004.

Serrera, Ramón. «Introducción y notas». En: José Antonio de Villaseñor y Sánchez. *Suplemento al teatro americano*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1980.

——— *Tráfico Terrestre y Red Vial en las Indias Españolas*. Barcelona, Madrid: Editorial Lunwerg, Ministerio de Interior Dirección General de Tráfico, 1992.

Silva, Renán. *Los ilustrados de Nueva Granada 1760-1808, genealogía de una comunidad de interpretación*. Medellín: Editorial Fondo Editorial Universidad EAFIT, Banco de la República, 2002.

Sobel, Dava. *Longitude, The True Story of a Lone Genius Who Solved the Greastest Scientific problem of his time*, New York: Penguin Books, 1996.

Solís y Valenzuela, Pedro. *Aventuras de Arsenio, el ermitaño*. Bogotá: Editora Guadalupe, 2003.

Solulodre-La France, Renée. *Región e imperio: El Tolima Grande y las Reformas Borbónicas en el siglo XVIII*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2004.

Sossa, Juan y Enrique Arce. *Compendio de historia de Panamá adoptado oficialmente para la enseñanza en las escuelas y colegios de la nación*. Panamá: Casa editorial del Diario de Panamá Morales y Rodríguez, 1911.

Sourdis Nájera, Adelaida. *Las Escuelas Náuticas*. Cartagena de Indias: Academia Colombiana de Historia, 2010.

Sourdis Nájera, Adelaida y Antonio de Arévalo. *La pacificación de la Provincia del Río del Hacha 1770-1776*. Bogotá: El Áncora editores, 2004.

Stein, Stanley J., Barbara H. Stein. *La herencia colonial de América Latina*. México, Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 1970.

Subirats, Eduardo. *El Continente Vacío, la conquista del Nuevo Mundo y la conciencia moderna*. Madrid: Siglo XXI Editores, 1994.

Thomson, Janice E. *Pirates and Sovereigns. State Building and Extra-territorial violence in Early Modern Europe*. Princeton: Princeton University Press, 1994.

Torres Santo Domingo, María T. «Un bestseller del siglo XVIII: el viaje de George Anson alrededor del mundo». *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, v. IX, nº 531 (2004).

Toussaint, Auguste. *Historia del océano Índico*. México: Fondo de Cultura Económica, 1984. Tovar Pinzón, Hermes. *Relaciones y visitas a los Andes siglo XVI*, t. Colombia: lo diverso, lo múltiple y la magnitud dispersa. Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1993.

Trabulse, Elías. *Ciencia y tecnología en el Nuevo Mundo*. México: Editorial Siglo XXI, 1994.

Wallerstein, Inmanuel. *El moderno Sistema Mundial II*. México, Barcelona, Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 1984.

Walter, François. *Les figures paysagères de la nation, territoire et paysage en Europe (16e-20e siècle)*. París: Editions de L'école des Hautes études en Sciences Sociales, 2004.

Weinberg, Gregorio. «Prólogo». En: Frezier, Amadeo. *Relación del viaje por el Mar del Sur*. Caracas: Editorial Biblioteca Ayacucho, 1982.

Werner Cantor, Erik. *Ni aniquilados, ni vencidos. Los emberá y la gente del Atrato bajo el dominio español, siglo XVIII*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2000.

White, Hyden. *El contenido de la forma. Narrativa, discurso y representación histórica*. Barcelona, Buenos Aires, México: Editorial Paidós, 1992.

Valverde Pérez, Nuria. *Actos de Precisión, instrumentos científicos, opinión pública y economía moral en la Ilustración española*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2007.

Vidal, Antonino y Jorge Enrique Elías Caro. *Ciudades portuarias en la Gran Cuenca del Caribe. Historia. Cultura, Economía y Sociedad*. Barranquilla: Universidad del Magdalena, Universidad del Norte, 2009.

Zambrano, Fabio y Bernard Olivier. *Ciudad y territorio, el proceso de poblamiento en Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo Editores, 1993.

Zapatero, Juan Manuel. *La guerra del Caribe en el siglo* XVIII. Madrid: Editorial Gráficas Agesa, 1990.

Fuentes primarias y facsimilares

Abreu y Bertodano, Félix de. *Tratado Jurídico Político sobre Presas de Mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el Corso, 1746*. Sevilla: Archivo General de Indias. Edición facsimilar de la Universidad de Sevilla, 2009.

Alcedo, Antonio de. *Biblioteca Americana. Catálogo de los Autores que han escrito de la América en diferentes idiomas y Noticia de su vida y patria, años en que vivieron y obras que escribieron*. Quito: Municipalidad de Quito, 1964.

Alcedo y Herrera, Dionisio. *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la en la América española desde el siglo XVI al XVIII* deducidas de las obras de *Dionisio de Alcedo y Herrera Comento geográfico histórico 1770*. Y Tratados de Paz en los Congresos Utercht, el de 1748, en el Aquisgrán, el de 1748 y en el de Versalles de 1763. Madrid: Imprenta de Manuel Hernández, 1883.

Antillón, Isidoro de. «Biblioteca Marítima». En: *Lecciones de Geografía Astronómica Natural y Política escritas por orden de su Majestad para uso principalmente del Real Seminario de Nobles de Madrid*, por el Dr. Antillón del Gremio y claustro de la Universidad de Valencia, abogado de los reales consejos, catedrático de Astronomía geografía, cronología e historia del mismo Seminario, Académico supernumerario de la Real Academia de la Historia. Madrid: Imprenta Real, 1804.

Caldas, Francisco José de. «Estado de la geografía del Virreinato de Santa fe de Bogotá, por Francisco José de Caldas individuo meritorio de la Expedición Botánica del Reino, y encargado del Observatorio Astronómico de esta capital». *Semanario de la Nueva Granada*. París: Saint Fermáin Despres, 1848

Catálogo de Instrumentos de Navegación del Real Observatorio de la Marina de San Fernando Cádiz (Material inédito trascrito para esta

obra por Nara Fuentes en el Archivo del Museo de la Marina, San Fernando Cádiz durante el mes de diciembre de 2009)

Caulín, Fray Antonio. *Historia Corográfica natural y evangélica de la Nueva Andalucía Provincias de Cumaná, Guayana y Vertientes del Orinoco, dedicada al Rey Carlos III por el Reverendo P. Fray Antonio Caulín dos veces provincial de los Observantes de Granada. Dada a luz de orden y a expensas de su Majestad en el año de 1779. Original Archivo General de Indias-Edición facsimilar.* Sevilla: Fundación de la Biblioteca Manuel Ruiz Luque - Extramuros, Mairena de Aljarafe, 2008.

Ciudadano R. del C. y R (seud.). Discurso con que presento a la comisión de guerra y marina. Proyecto de ley orgánica de este arma el 'Ciudadano R. del C. y R'. Bogotá: Imprenta de la República, 1824.

Condamine, Charles de la. *Relación abreviada de un viaje hecho por el interior de la América meridional desde la costa del mar del sur hasta las costas del Brasil y de la Guayana, siguiendo el curso del río de las Amazonas.* Madrid, 1745.

Corrales, Manuel Ezequiel «Efemérides y Anales del Estado de Bolívar». *Boletín de Historia y Antigüedades*, año XIII, junio de 1920.

Cuervo, Antonio B. «La Comarca del Chocó (El Golfo de Urabá, el río Atrato, las provincias del Zitará y Darién)». En: *Conquista del Nuevo Reino de Granada: Geografía y la Historia de Colombia.* Bogotá: Casa Editorial de J. J. Pérez, 1892.

Dampier, William. *A Collection of voyages*, v. IV. London: James and Jonh Knapton, at the Crown, Institute Paul's Church, MDCCXIX.

—— *The principal navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, publicado por la Sociedad Hakluyt para la Universidad Extra Series, Glasgow 1598-1600.

Davies, Nathaniel. *An Expedition of a Body of English-men to the Gold Mines of Spanish America*, in 1702. *With the many strange Adventures that befel them in that bold Undertaking.* Dampier, William, A collection of voyages.

Diario del teniente de navío d. Francisco Xavier de Viana, trabajando en el viage de las cordetas Descubierta y Atrevida, en los años de 1789, 1791, 1792, Y 1793. Bogotá: Imprenta del Ejército Nacional de Colombia, 1849.

Don de Mando, traducción del «Naval Leadership», *U.S. Naval Institute*. La Habana: Impreso por Negociado de Imprenta, Marina de Guerra de la República de Cuba, 1953.

Exquemelin, Alexandre. *Piratas de América*, traducción del Dr. de la Buena Maison. Barcelona: Barral Editores, 1971. (Título original: Alexandre Exquemelin, *De Americaensche Zee-Roovers, De Americaensche Zee-Roovers*, Ámsterdam, 1678.)

Flórez, Enrique. *Clave geográfica para aprender geografía los que no tienen maestro*. Barcelona: Librería de Juan Francisco Piferrer, Impresos de Su Majestad, 1817.

Fernández Navarrete, Martín. *Disertación sobre la Historia de la náutica y de las ciencias matemáticas que han contribuido a sus progresos entre los españoles*. Madrid: Real Academia de la Historia, Imprenta de la Viuda de Calero, 1846.

«Fidalgo, Joaquín Francisco». En: *Notas de la Expedición Fidalgo (1790-1805)*. Bogotá: Gobernación de Bolívar, Instituto Internacional de Estudios del Caribe, Carlos Valencia Editores, 1999.

Geografía Política de Colombia, proporcionada para la primera enseñanza de los niños en este importante ramo de su educación reimpresa con la mayor exactitud y esmero bajo la inspección de un colombiano en New York de 1827.

Gilij, Felipe. *Ensayo de historia americana: o sea historia natural, civil y sacra de los reinos, y de las provincias de Tierra Firme en la América Meridional*. Ed. Roma, 1789.

Gumilla, Joseph. *Historia Natural, Civil y Geográfica de las naciones situadas en las riveras del Río Orinoco que manifiestan las costumbres y ritos de aquellos americanos*. Barcelona: Imprenta de Carlos Gilbert, MDCCLXXXXI.

«Historia de la Revolución de Nueva España». En: Fray Servando Teresa de Mier, *Ideario Político*. Caracas: Editorial Colección Biblioteca Ayacucho.

Humboldt, Alexander von. *Del Orinoco al Amazonas, Viaje a las regiones equinocciales del Nuevo Continente*. Barcelona: Editorial Planeta, 2005.

—— «Viaje por mar de Guayaquil a Acapulco de 17 de febrero a22 de marzo de 1803». En: *Diarios de viaje en la Audiencia de Quito,*

editados por Segundo Moreno Yáñez y traducidos por Christiana Borchart de Moreno. Quito: Occidental Exploration and production company, 2005.

«Instrucciones del Gabinete de Madrid para el General Don Pablo Morillo, General en Jefe de la Expedición de Costa Firme y para el Jefe de la Marina». En *Documentos para la Historia de la Provincia de Cartagena de Indias, hoy Estado Soberano de Bolívar en la Unión Colombiana*, t. II, de Manuel Ezequiel Corrales. Bogotá: Imprenta de Medardo Rivas, 1883 (original en el Archivo de la Real Academia de Historia de Madrid, Fondo correspondiente a Pablo Morillo).

Juan, Jorge. *Instrucción de lo que se ha de observar por las compañías de geógrafos, hidrógrafos y astrónomos en la formación de los mapas generales de España., antigüedades, y otras noticias de España.* Edición de Antigüedades y otras noticias de España.

—— *Método de levantar y dirigir el mapa o plano general de España con reflexiones a las dificultades que pueden ofrecerse por don Jorge Juan Capitán de Navío de la Real Armada.*

Julián, Antonio, S. J., «Prevención Crítica al lector discreto». En: *La Perla de la América, Provincia de Santa Marta*, edición facsimilar con Prólogo de Luis Duque Gómez. Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1980.

Los viajes de Lionel Wafer al Istmo del Darién. Medellín: Vicente Restrepo, 1990.

Lacroix, Luis Perú de. *Diario de Bucaramanga, La enfermedad: los últimos momentos de vida del Libertador*. Bucaramanga: Ediciones Universidad Industrial de Santander, 2008.

Lussan, Ravene de. *Journal du voyage fait a la mer de sud, avec les flibustiers de l'amerique en 1684 & années suivantes Raveneu*. Paris: Crez Jean Baptiste Coignard, Imprimeur ordinarie du Roy, Ruë S.Jacques, à la Bible d'or, M. DC. LXXXIX, Avec Privilege de Sa Majesté (Ejemplar conservado en la Sala de Documentos Raros y Manuscritos de la Biblioteca Luis Angel Arango, Bogotá).

Manhan, Alfred. *The Influence of Seu Power upon History, «The influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1821*

—— *Cartografía de España en la Biblioteca Nacional: siglos XVI-XIX: catálogo de fondos* (Madrid: Biblioteca Nacional, 1994).

Manhan, Alfred. *The interest of America in Sea Power: Present and Future Sampson Low*. London: Marston and Co, 1987.

Memorias de un prisionero de guerra inglés, España en 1810. Bogotá: Universidad Central, 2010.

Morillo, Pablo. *Memorias de pablo Morillo, Conde de Cartagena, Marqués de la Puerta, Relacionadas con los principales sucesos de las campañas en América de 1815 a 1821*, traducidas del francés por Arturo Gómez Jaramillo. Bogotá: Editorial FICA, 2010.

Mutis, José Celestino. *Viaje a Santafé*, edición de Marcelo Frías Núñez. Madrid: Centro de estudios Históricos CSIC, 2002.

—— *Elemento de la Filosofía Natural que contiene los principios de la física demostrados por las matemáticas y confirmados por las observaciones y experiencias dispuestos para instruir a la juventud*. Santa Fe de Bogotá: Real Colegio del Rosario de Santa Fe de Bogotá en el Nuevo Reino de Granada, 1764.

Narváez y la Torre, Antonio. «Discurso del Mariscal de Campo de los Reales Ejércitos Don Antonio Narváez y La Torre sobre la utilidad de permitir el comercio libre de neutrales en este Reino; a petición del Real Consulado de esta ciudad por representación que hizo al Exmo. Amar y Borbón». *Boletín Cultural y Bibliográfico del Banco de la República*, v. V, n.º 9 (1962).

Notas para la más pronta comprensión del mapa general de la gobernación de Cumaná que dirige á S. M. en su real y supremo consejo de Yndias, su gobernador el coronel don José de Yguja Villa Gómez-año de 1761, publicado en provincia de Guayana, colección de documentos inéditos, Notas sobre la provincia de Guayana por su gobernador, es copia exacta del documento original que se conserva en la Biblioteca de manuscritos del Depósito Hidrográfico, la cual ha sido tomado por S. E. El Sr. General D. Antonio B. Cuervo, con el regio beneplácito. Madrid, 1888.

Ortega Ricaurte, Enrique. *Historia documental del Chocó*. Bogotá: Editorial Kelly, MCMLIV.

Páez Patiño, Rubén (Ed.). *El desierto prodigioso y prodigio del desierto*. Bogotá: Publicaciones del Instituto Caro y Cuervo, 1984.

Polo y Catalina, Juan. *Discurso sobre la necesidad de averiguar la superficie productiva de los estados; trabajos hechos con este objeto*

por todas las potencias de la Europa, y medios empleados para conocerla por los mapas y resultados que presenta el método de triángulos aplicados a España y sus provincias (transcripción de Nara Fuentes Crispin), 1804, Biblioteca Nacional de Madrid (BNM), ref. MSS/ 22989.

Pombo, José Ignacio de. *Comercio y Contrabando en Cartagena de Indias 2 de junio de 1800*, Edición facsimilar tomada del original, Editada por Jorge Orlando Melo. Bogotá: Editorial Linotipia Bolívar, 1986.

Principios Geográficos aplicados al uso de los mapas. Al Excelentísimo Señor Pedro Campomanes, Primer Fiscal del Supremo de Castilla, por Tomás López, año de MDCCLXXV, Real Academia de las Buenas Letras de Sevilla.

Propuesta para humillar a España (1739), Ed. Departamento de Estudios Históricos Navales del Comando en jefe de la Armada Argentina. En: Sánchez Barba, Mario. *Simón Bolívar, una pasión política*. Barcelona: Editorial Ariel, 2004.

Raleigh, Walter. *The Discovery of the Large, Rich, and Beautiful Empire of Guiana, whit a Relation of the Great and Golden City of Manoa*, édition publiée à Londres en 1596, pour la préface et la traduction de l'oeuvre, établie d'après V édition de 1848. París: UNESCO, 1993.

Requena, Don Francisco. *Descripción Histórica y Geográfica de la Provincia de Guayaquil en el Virreinato de Santafé, para acompañar al mapa general de su distrito e inmediaciones hecha por el ingeniero extraordinario Don Francisco Requena*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-americanos de Sevilla, 1984.

Robles, Gregorio de. *América a fines del siglo XVII: noticia de los lugares de contrabando*. (Valladolid: Universidad de Valladolid, 1980).

Santa Gertrudis, Juan de. *Maravillas de la Naturaleza*. Bogotá: Empresa Nacional de Publicaciones, 1856.

Smith, Adam. *Investigación de la naturaleza y causa de la riqueza de las naciones*, revisión y adaptación al castellano moderno de la traducción del Licenciado José Alonso Ortiz. Publicada por la redacción de «España Bancaria», 1794. Barcelona: Bosch Casa Editorial, 1983.

«Tratado del *asiento de negros* entre Inglaterra y España». Madrid, 26 de marzo de 1713 en Alejandro del Cantillo. En: *Tratados, convenios y*

declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón, desde el año de 1700 hasta el día, vol. i, Madrid, 1843.

Ulloa, Antonio de. *Viaje a la América meridional*. Madrid: Ed. Dastin, S.L., 1990

Vargas, Pedro Fermín de. *Pensamientos políticos y memoria sobre la población del Nuevo Reino de Granada*. Bogotá: Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, 1944.

Vega Palacios, Joseph de la. *Diario de Viaje, entre los indios y negros de la Provincia de Cartagena de Indias en el Nuevo Reino de Granada 1787-1788*, Prólogo de Gerardo Reichel-Dolmatofff. Barranquilla: Ediciones Gobernación del Atlántico, 1994.

Victoriano, Patricio. *Juicio crítico sobre la marina militar de España, dispuesto en forma de cartas de un amigo a otro*. Madrid: Miguel de Burgos, 1814.

Índice de figuras

Figura 1. Mapa de las Antillas venezolanas (1801) 29

Figura 2. «Plano del castillo, pueblo y río de Chagres [...]. Delineado por Gerónimo García» (1790) 32

Figura 3. Croquis desde Panamá a Curazao (ca. 1750) 44

Figura 4. Mapa del Darién (siglo XVIII). «Delineación del Istmo de Tierra Firme» 54

Figura 5. Plano de Antonio de Arévalo que muestra en 1766 la situación de deterioro del muelle de pilotaje de Cartagena de Indias causado posiblemente por los ataques ingleses recibidos 64

Figura 6. Mapa de origen holandés del istmo de Panamá (1769) «Kaart van de Landengte van Panama» 72

Figura 7. Mapa bilingüe de autor anónimo que destaca los puntos estratégicos de la zona transístmica (ca. 1690) 81

Figura 8. «Mapa que comprende parte de las Provincias de Santa Marta y Cartagena, y en esta los Partidos de Tierra dentro, de María, y del Dique, la ciudad y sus inmediaciones [...]; hecho de orden del excelentísimo señor virrey de este Reino», por Antonio de Arévalo (1766) 87

Figura 9. Plano de Aguardientes de Santa Marta para un proyecto de 1784 96

Figura 10. Plano manuscrito del camino de Portobelo que incluye los posibles caminos desde las poblaciones de Caimán, Carica, Humaquía, Tarena y Acandía que muestran las inmediaciones de la Provincia de Citará. «Pueblos de los indios cunacunas» (ca. 1780) 108

Figura 11. «New and accurate map of Terra Firma and the Caribbe Islands drawn from the most approved modern maps and charts adjusted by Astrom Observations», por Eman Browen (1707). Recalca la zona de ataque inglés a Cartagena en dicho año 115

Figura 12. «Mapa del Chocó delineado por G. A. de la Roche en 1804. Copiado por Erasmo de la Roche en 1830» 131

Figura 13. «Plano de las bocas del Atrato [...]», por Guillermo Coutin (1832) 150

Figura 14 (A). «Carta esférica que comprende parte del Nuevo Reino de Granada» (1803). Copiado del que hizo con observaciones científicas el Barón de Humboldt acerca de las velocidades, profundidades, latitudes y longitudes para la navegación por el río Magdalena en la ruta Mompox-Honda para llegar desde la costa a Santa Fe **175**

Figura 14 (B). «Carta esférica que comprende parte del Nuevo Reino de Granada» (1803) (continuación de la figura 14 A) **189**

Figura 15. Ciudad y puerto de Bilbao (1634) **202**

Figura 16. «Patente de guerra» (ca. 1825) **209**

Figura 17. Bahía y puertos de Santander y Noxa (1634) **216**

Figura 18. Mapa de América de 1739 que muestra las posesiones europeas **221**

Figura 19. Triangulación de la isla de Menorca (1803). Plano de Juan Polo y Catalina diseñado para el Mapa General de España **227**

Figura 20. Triangulación de la Gran Canaria (1803). Plano de Juan Polo y Catalina diseñado para el Mapa General de España **235**

Figura 21. Plano del estero de Pasacaballos (1730). Diseñado por el ingeniero Juan Herrera y Sotomayor **255**

Figura 22. «Mapa General del Nuevo Reino de Granada formado de otros particulares [...]. Copiado de orden del Exmo. Sor. Gral. en Gefe del Exercito D. Pablo Morillo, año de 1816» **279**

Figura 23. Mapa levantado sobre las poblaciones fundadas en las provincias de Antioquia y del Darién (ca. 1775), por Antonio de la Torre y Miranda **285**

Figura 24. Mapa que muestra la costa de Panamá y que se extiende hasta Curazao y Bonaire, por Thomas Jefferys, geógrafo del Rey; publicado en Londres en mayo de 1794 ..... **305**

Figura 25. «Mapa General de la provincia de la Hacha ubicada entre las de Santa Marta y Maracaibo [...]» (1773), por Antonio de Arévalo **308**

Figura 26. Mapa que muestra los caminos por las costas en la Provincia del Río de la Hacha de autor anónimo (1774) **321**

Figura 27. «Plano hidrográfico y geográfico del Reino de Tierra firme y sus provincias de Veragua y Darién. 1749 [...] y 1771» **347**

Figura 28. Mapa que incluye la provincia de la Guyana (1785) **352**

Figura 29. Mapa que comprende la ruta libertadora. «The campaña Admirable. 1812-1813» (ca. 1895), por Vicente Lecuna **361**

Figura 30. Mapa de Suramérica. «A map of Terra Firma. Peru, Amazone-Land, Brasil, and the North of P. de la Plata» (1732), por el geógrafo H. Mall **376**

Figura 31. «Plano de la costa de Tierra Firme que comprende desde Santa Marta hasta la Punta Hicacos, con la entera descripción de los ríos de la Magdalena y Sinú [...]» (1774), por Antonio de Arévalo **386**

Figura 32. Mapa del río Marañón (1745) **403**

Índice de materias

A

acuerdo(s): 39-40, 42 n. 8, 133-134, 293, 297 n. 65
- de Riswyck: 154
- de Utrecht: 38-39, 112 n. 44, 159 n. 17
- del Asiento de Esclavos: 111 y n. 42, 112 n. 44, 141

administración de justicia: 98-99, 200

alianza entre España e Inglaterra (*ver también* acuerdo del Asiento de Esclavos): 111 y n. 42, 112 n. 44, 134, 141

armada: 22, 45, 83-87, 92, 179, 180 n. 63, 261, 263, 353-356
- de Barvolento: 44, 84
- de Francia: 259
- del Mar Océano: 83
- del Sur: 84 y n. 79
- Naval colombiana: 260

armar el corso: 178, 353

asalto: 38, 59, 70, 104, 387
- pirático que devastó a Cartagena de Indias en 1697: 259
- sorpresivo a la isla: 361

asentamientos: 19, 30-31, 40, 87, 135, 141, 153, 159, 299, 301

ataque(s): 43, 70, 78-79, 83, 106 y n. 33, 110-111, 114, 116, 120-121, 132, 272 n. 13, 278, 374, 413
- a Cartagena de Indias: 68-70, 77, 273-274, 355, 359, 374 n. 38
- de Drake: 272 n. 13, 273
- de los españoles: 30, 31 n. 14, 38 n. 4, 373
- de Morgan: 73-74
- de Vernon a Cartagena de Indias en 1741: 38, 116 y n. 48, 118

autoconciencia:
- literaria: 78
- narrativa: 75, 288, 364
- geográfica: 230, 364
- política: 278

autores de geografía: 21, 65, 269, 287

aventurero(s):
- convertido en narrador: 24, 58 n. 36, 74, 78, 258, 259, 276, 331, 364
- corsarios: 24, 74, 103, 144, 183, 258, 358
- europeos: 24, 373-374
- franceses: 301 n. 69, 307, 362, 375
- ingleses: 30, 259, 364, 375, 413
- y mercenarios: 349, 358, 362

B

batalla(s): 203 y n. 107
- de Calabozo: 373
- de las Navas: 177
- de Sombrero: 373
- libresca: 326-328, 345, 347
- marítimas: 21 n. 5

biblioteca marítima: 33

bitácora(s): 317

- de viaje: 14, 18, 233
bloqueo a Cádiz: 167

C

cabotaje: 26 y n. 10, 160, 206-208, 238, 241, 263, 296, 300-306, 334, 350 y n. 2, 399-400, 407, 413, 418
causas criminales: 14, 22, 39, 90, 93, 124, 138, 148-150
camino(s):
- ausencia de: 319
- de 30 leguas: 337
- de Panamá: 43
- alternos: 54-55, 201
- del Darién: 50, 78, 301
- ilegal: 22
- más vitales: 356
- por el Orinoco a Santafé: 403
- por tierra: 297
- que va a la ciudad Granada: 337
- terrestre: 278
- ventajoso: 310
campaña(s): 17, 33 n. 15
- de la Reconquista de la Nueva Granada: 260-261, 360 n. 17
- de Morillo: 356, 360 n. 17, 415
- de pacificación: 285-286, 299, 306, 406, 412
- de pacificación hacia el Darién: 131
- de Pacificación y recolonización de la costa Misquita: 134
- de poblamiento: 17, 406
- del Orinoco: 359
- libertadora: 24, 349, 359, 362 y n. 21, 363-365, 373
- militares: 22, 302, 350, 406, 419
canales naturales: 368
cartografía(s): 18, 23, 27, 89, 187 n. 77, 213, 217, 229, 234, 251, 270, 282-283, 406, 411, 414
- Historia de la: 405
- verbales: 23, 146
casas mercantiles: 17
cédulas reales: 19, 30 n. 13, 153 n. 32, 170-172, 197-199, 201, 278 n. 27
civilización: 20
clima(s): 55, 317 y n. 94, 319, 382, 383
- tropical(es): 17, 56, 105, 369
- paradisiacos: 17
colonización: 21 n. 4, 50, 135, 139, 405
- española: 19
- inglesa: 31, 48
colonos: 18-19, 40, 42 n. 8, 48, 62, 140, 152, 301 n. 69, 307, 402
comercio: *passim*
- internacional: 18, 37 y n. 3, 165, 168, 279
- legal e ilegal: 25, 44, 86, 88, 157, 163 y n. 30, 164, 168, 177, 192-196, 204-205, 352, 406
- Redes del: 20
compañías mercantiles: 22, 87
comunicación:
- fluvial: 122, 124-126, 136-137, 188, 337, 362, 370, 390, 392-393, 418
- marítima: 26, 83, 103, 105, 125, 128, 138, 240, 301, 337, 345, 353, 361 n. 17, 363
- por tierra: 108, 127, 149, 278, 416
conciencia:
- geográfica: 24, 185, 190, 288-289, 370, 371 n. 32

- individual: 66, 94
- nacional: 188
- narrativa: 24, 57, 75, 234, 281, 287
condición(es):
- climática(s): 55, 333
- geográfica(s): 20, 31, 42 n. 8, 54-55, 57-58 n. 36, 105 n. 33, 126, 137, 205-206 n. 114, 276, 345, 369, 409
- particular: 23, 57, 100, 106, 110, 135, 139, 177, 180 n. 63
conocimiento naval: 23, 58 n. 36, 256
consulado(s): 190, 194, 199-200, 202, 401 n. 89
- de Bilbao: 199
- de Burgos: 199
- de Buenos Aires: 202-203
- de Cartagena: 190, 197, 199, 201-202, 204
- de Comercio: 86, 152, 187, 191, 195, 199-200
contexto ilustrado: 217
contrabando: 14, 22, 38, 93, 113, 117-118, 123-125, 127, 140 y n. 102, 155 y n. 8, 158, 163-165, 168, 179, 181-183, 194, 199, 205, 340, 351-352, 400, 422
- Control del: 38 n. 4, 88, 93-94, 106 n. 33, 112, 117, 128, 136, 152, 157, 160, 163 n. 31, 169, 178, 192, 196-197, 208
- inglés: 38 y n. 4, 39, 41, 47, 113, 158-159, 203
control:
- de los territorios de ultramar: 40, 47 n. 17, 257
- de periplos: 204, 206
- del comercio: 171, 363
- del contrabando: 88, 117, 136, 146, 152, 157, 169, 197, 400, 403
- del espacio costero: 46, 120, 129, 141, 208
- del istmo del Darién: 49
- del Orinoco: 360 n.17
- marítimo: 154, 354
- territorial: 22, 44 n. 13, 45, 59, 102, 124, 298, 350 n. 3, 363
corrientes marinas:
- Descripción de las: 382
corsarios: 24, 46, 59-60, 71 n. 63, 83, 178, 181-182, 204, 239, 262-263, 271, 329, 353-354, 357-360, 363, 368, 374 n. 38
cosmovisiones: 21
cronista: 34 n. 18, 74, 250, 267 n. 5, 269, 322, 329 y n. 115, 364, 390
cultura: 23, 62, 90, 93 n. 8, 122, 137, 140 y n. 102, 145, 152, 157-158 n. 13, 187-188, 189, 269, 271-272 n. 13, 278, 288 y n. 46, 322, 358, 364, 374, 386, 414, 421
- de contrabando: 163
- del movimiento libertario: 284
- del palenque: 284
- jurídica:
- - de la colonia: 22, 92
- - neogranadina: 99
- libresca: 35
- política: 93, 157

D

debates económicos: 23, 121, 166
derroteros: 18, 73, 84, 324, 329, 346
- científicos: 50, 324, 340

- marítimos: 237, 377
- oficiales: 240
- geográfica(s): 35, 51, 59, 72, 86, 136, 184, 258, 270, 287, 291, 318, 323 n. 102, 388
- topográfica(s): 271
diario(s):
- de Exquemelin: 68-69, 73-74
- de Mutis: 309-312, 332
- de navegación: 27, 237, 241, 265, 286, 289, 292, 323-325, 328, 332 y n. 20, 334, 339-341, 345-346, 384
- de pacificación: 293
- de piratas: 18, 76 n. 69, 78, 80, 120
- de viaje(s): 64, 66, 160, 187 n. 77, 267, 271, 279, 284-285, 317, 331, 333, 339, 371-372, 382, 385-387
- militares: 296-309, 406, 413-415, 421
- sobre Bolívar: 362, 365 y n. 23, 368
dificultades de la geografía: 275
disputatio: 24, 94 n. 11, 165, 190, 254, 318, 321-322, 345, 392, 395
- geográfica: 33-36, 247, 250-251, 269, 314, 328, 391, 403
distancia interoceánica: 185
Dorado, El: 24, 66-67, 78, 297, 326, 349, 372, 375, 379, 389-390, 393-394, 397-403

E

economía interdependiente: 45
erudición: 34 y n. 20, 35 y n. 22, 36, 70, 72, 162, 190, 250, 269, 282, 302, 318, 327-329, 389, 395
espacio: 35, 56, 89-90
- continental: 20, 106 n. 35, 136, 225
- del istmo: 53
- insular: 30, 32, 58, 350 y n. 2
- marino y costero: 19-21, 23, 27, 28, 46, 52, 84, 101, 120-122, 139, 163, 177, 182, 205, 237, 241, 253, 257, 266, 271, 309, 340, 350 y n. 2, 395, 406
- Percepción legal del: 33, 350 n. 3
- Percepción y conflictos del: 33, 35, 56, 89-90, 95, 102 n. 26, 122, 135, 138, 159 y n. 18, 234 n. 40, 236, 288, 290, 306, 312, 314, 325, 350 n. 3, 378, 411
espías: 150
espionaje: 46, 79, 118
espíritu heroico: 365
expansión marítima holandesa: 20
expedientes criminales: 19
expedición(es):
- botánica: 280, 317
- con fines científicos: 221, 243-244, 247, 277, 280-283, 286, 317, 328, 380
- con fines comerciales: 173 n. 52, 199, 297, 344 n. 131
- de 1814: 360
- de Balboa: 50
- de Miguel Carabaño: 362
- de Morillo o Pacificadora: 355-361
- de pacificación: 65, 132, 299-300, 302-303
- del oro: 78-80, 277-278 n. 26, 393-394, 398-399
- fundacionales o de poblamiento: 101, 267, 283-284, 297
- libertadora: 261, 363
- marítimas: 32, 46-47, 134, 280
- militar en el Gran Caribe: 155

- militares: 259, 261, 296-297, 329-330, 339, 344, 350, 355, 366, 368, 406, 412-413, 420-421
- navales: 23, 83, 244, 329
- o periplos: 279-289, 294-296, 309
- oficiales: 161, 171, 242, 281, 284
- por el Magdalena del comandante Labaut: 362
- transatlánticas: 60, 238, 281

experiencia estética: 27

exploradores: 18, 233, 281, 301 n. 69, 307, 378

extranjeros: 40, 49, 61, 76, 83, 86, 90 y n. 2, 106 n. 33, 113, 118, 122, 124-125, 144-145, 149, 151, 163 n. 30, 168-179, 183-191 y n. 83, 195 n. 2, 199, 257, 273, 281-282, 293, 297, 300-302, 318-322, 346, 353, 356, 364, 367-368, 370-376, 390, 396 n. 79, 397, 401-402

evaluación ecológica: 322

F

factoría:
- de esclavos: 22, 103, 141, 268

ferias anuales: 53

fortificaciones: 22, 31, 41, 53, 105, 106 n. 33, 208, 256, 292-293, 400

frontera(s): 42, 52, 93, 137, 140, 351, 363
- austral del Imperio español: 50
- hispano lusitana: 330, 366 n. 26
- marinas y costeras: 19, 136

fuerzas armadas: 22, 87, 353

funcionarios: 19, 21, 23, 34 n. 18, 35, 42 n. 8, 85, 91, 93, 98, 110-112, 145, 154-155, 181, 186, 189 n. 80, 196, 213, 286-287, 290, 335, 366, 375, 405

fundación(es): 131, 278 n. 27, 284, 299, 302, 306, 419
- de la ciudad de Angostura: 371
- de Santa Ana: 284
- escocesa: 285

G

geografía: *Passim*
- cultural americana: 269 n. 9
- de América: 31, 34, 212, 378 n. 44
- de escritorio: 33, 211-212, 243, 247, 260, 411, 418
- histórica o mítica: 267
- neogranadina: 40, 100 n. 24, 374

geopolítica: 316, 173, 411
- en la cuenca del Caribe: 14

gobierno:
- borbónico: 366
- británico: 43
- de Panamá: 131
- español: 40, 43, 50, 57, 65, 87, 91, 119, 150, 161, 164, 174, 186-188, 362, 380
- francés: 76
- inglés: 114, 363

guerra(s):
- Arte de la: 74
- contra Gran Bretaña: 155, 297
- de Independencia: 203
- de los Siete Años: 39, 344, 366
- de los 30 años: 301 n. 69, 307
- de Sucesión: 38, 116 n. 50, 154
- hispánico-británica (*véase también* Guerra del Asiento *o* Guerra de la Oreja de Jenkins): 42, 116 n. 48
- naval con Inglaterra: 154
- Patente de: 411

H

héroes: 66
- de la Independencia: 352-353
- de la Marina: 358
heroísmo: 18, 239, 274-276
hinterland: 278, 425
historia marítima: 19-20

I

ilícitos: 14, 128
Ilustración: 156, 314, 377
- borbónica: 35
- criolla americana: 167, 187 n. 77, 371
- española: 156
- europea: 188
ilustrado(s): 23, 47 n. 17, 51, 85, 136, 151-156, 190, 193 n. 87, 201, 204-205, 239, 242, 255, 317, 375
- El programa: 46
- Pensamiento: 33, 101, 130, 151, 156, 161-162, 164, 186, 233, 282, 377
- Viajeros: 288, 315
imaginario(s):
- científico: 211
- costero(a): 45, 86, 129, 178, 260, 264-265, 282, 289, 317, 394, 405
- económico y legal: 151
- geográfico: 24-27, 33, 51, 56, 86, 182, 254, 326, 329, 349, 363, 375
- ilustrado mercantil: 187
- jurídico: 89, 209
- legal: 88
- literario: 65-66
- marítimo: 265, 282, 331-332, 368, 380, 385
- medieval: 267
- político: 234 n. 40
información(es):
- científica: 240, 254, 309, 324, 340, 390
- del padre Acuña: 338
- geográfica: 22-23, 36, 65, 67, 73, 83, 90, 93, 110, 119, 126, 139, 145, 219, 268, 277
- geohistórica: 14
- libresca: 330
- no comprobadas: 330
- Recolección de: 35, 120
Informes de virreyes: 18
informantes: 120, 150
intriga: 289, 306, 326, 333-344
Inventario(s):
- ecológico(s): 58 n. 36, 69-70, 82-83, 184, 289, 315-324, 338, 371, 385
- geográfico: 27, 324

J

juicios por contrabando: 22, 93-94

L

liberalización comercial: 23
libertad del sujeto que narra: 286, 33, 364

M

manufactura(s): 21, 101 n. 24, 117, 155, 157, 161, 167, 195, 198, 203, 207, 416
mare liberum: 20, 38, 45, 159 n. 18, 260, 327
Marina(s): 262
- colombiana: 85 n. 81, 260
- española: 263, 361 n. 18, 366 n. 26
- Héroes de la: 358
- Real Academia de Guardias: 23, 85 n. 81

1743-1794	Nace Nicolás de Condorcet en Ribemont y muere en Bourg-la-Reine, Francia.
1749-1788	Se publican en París diferentes volúmenes de *Histoire naturelle, générale et particulière* del conde de Buffon.
1749-1827	Pierre-Simon Laplace nace en Beaumont-en-Auge y muere en París.
1751-1780	Denis Diderot y Jean le Rond d'Alambert publican diferentes volúmenes de la *Encyclopédie*.
1769-1859	Nace y muere el naturalista Alexander von Humboldt en Berlín.
1770-1831	Georg Wilhelm Friedrich Hegel nace en Stuttgart y muere en Berlín.
1784	Immanuel Kant publica su texto *¿Qué es la Ilustración?*
1798-1857	Auguste Comte nace en Montpelier y muere en París.
1836	Pierre-Simon Laplace publica en París su *Exposition du système du monde*.

BIBLIOGRAFÍA

Acosta, Antonio, Adolfo González y Enriqueta Vila, comp. *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2003.

Adorno, Theodor y Max Horkheimer. *Dialectic of Enlightenment*, traducido por John Cumming. Londres y Nueva York: Verso, 1992.

Agar, Jon. *Science in the Twentieth Century and Beyond*. Cambridge: Polity Press, 2012.

Alberti, Leon Battista. *On Painting*, traducido por Cecil Grayson. Londres: Penguin Group, 2004.

Alpers, Svetlana. *The Art of Describing: Dutch Art in the Seventeenth Century*. Chicago: The University of Chicago Press, 1989.

Antuñano, Salvador. *San Agustín: Obras selectas*. Madrid: Gredos, 2012.

Aquino, Tomás de. *Suma de teología*. Madrid: Gredos, 2012.

Aristóteles. *Física*, traducido por Guillermo de Echandía. Madrid: Gredos, 1995.

— *Metafísica*, traducido por Tomás Calvo. Madrid: Gredos, 1994.

Asúa, Miguel de y Roger French. *A New World of Animals: Early Modern Europeans on the Creatures of Iberian America*. Aldershot: Ashgate, 2005.

Bacon, Francis. *La gran restauración*, traducido por Miguel Granada. Madrid: Alianza Editorial, 1985.

— *The New Organon*, editado y traducido por Lisa Jardine y Michael Silverthone. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.

— *Novum organum*. Barcelona: Fontanella, 1979.

Barrera, Antonio. *Experiencing Nature: The Spanish American Empire and the Early Scientific Revolution*. Austin: University of Texas, 2006.

Belting, Hans. *Florencia y Bagdad: Una historia de la mirada entre Oriente y Occidente*. Madrid: Akal, 2012.

Bernal, Martin. *Black Athena 1: The Afroasiatic Roots of Classical Civilization. The Fabrication of Ancient Greece 1785-1985*. Ithaca: Cornell University, 1987.

Biagioli, Mario. *Galileo Courtier*. Chicago y Londres: The University of Chicago Press, 1993.

Borchert, Till-Holger. *Van Eyck*. Londres: Taschen Benedikt, 2008.

Bourget, Marie-Noelle, Christian Licoppe y Otto Sibum. *Instruments, Travel and Science*. Londres y Nueva York: Routledge, 2002.

Boyle, Robert. *Física, química y filosofía mecánica*. Madrid: Alianza Editorial, 1985.

Briggs, Asa y Peter Burke. *De Gutemberg a Internet: Una historia social de los medios de comunicación*, traducido por Marco Aurelio Galmarini. Madrid: Taurus, 2002.

Brooke, John. "Science and Religion", en *The Cambridge History of Science* 4: *Eighteenth-Century Science*, editado por Roy Porter, 741-761. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

— *Science and Religion: Some Historical Perspectives*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991.

Brotton, Jerry. *Historia del mundo en 12 mapas*, traducido por Francisco Ramos. Bogotá: Penguin Random House, 2014.

Brown, Lloyd. *The Story of Maps*. Nueva York: Dover Publications, 1949.

Burke, Peter. *Historia social del conocimiento* II: *De la enciclopedia a la Wikipedia*. Barcelona: Paidós Orígenes, 2012.

— *Historia social del conocimiento: De Gutenberg a Diderot*. Barcelona: Paidós Ibérica, 2002.

— *The Italian Renaissance: Culture and Society in Italy*. Princeton: Princeton University Press, 1999.

— *El Renacimiento*. Barcelona: Crítica, 1993.

Cabarcas, Hernando. *Bestiario del Nuevo Reino de Granada: La imaginación animalística medieval y la descripción literaria de la naturaleza americana*. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo, 1994.

Canterbury, Anselmo de. *Proslogion: Sobre la verdad*. Barcelona: Aguilar y Ediciones Orbis, 1984.

Cátedra, Pedro, ed. *Los sermones atribuidos a Pedro Marín: Van añadidas algunas noticias sobre la predicación castellana de san Vicente Ferrer*. Salamanca: Universidad de Salamanca, 1990.

Cayo Plinio Segundo. *Historia natural*. Madrid: Universidad Autónoma de México y Visor Libros, 1999.

— *Historia natural*, traducido por Antonio Fontán, Ana Moure e Ignacio García. Madrid: Gredos, 1995.

Cerezo, Ricardo. *La cartografía náutica española de los siglos XIV, XV y XVI*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1994.

Chaudhuri, Sukanta, ed. *Renaissance Themes*. Nueva Delhi: Anthem Press, 2009.

Clagett, Marshall. *Sience of Mechanics in the Middle Ages*. Wisconsin: The University of Wisconsin Press, 1961.

Clarck, Kenneth. *Leonardo da Vinci*. Londres: Penguin Group, 1988.

Cook, Harold. *Matters of Exchange: Commerce, Medicine, and Science in the Dutch Golden Age*. Londres y New Haven: Yale University Press, 2007.

Copenhaver, Brian, ed. *Corpus hermeticum y Asclepio*. Madrid: Siruela, 2000.

Copérnico, Nicolás. *Sobre las revoluciones de los orbes celestes*, editado por Carlos Mínguez y Mercedes Testal. Madrid: Editora Nacional, 1982.

Couper, Heather. *Historia de la astronomía*. Barcelona: Paidós Ibérica, 2008.

Crosby, Alfred. *The Measure of Reality: Quantification in Western Europe, 1200-1600*. Cambridge: Cambridge University Press, 1998.
Dackerman, Susan, ed. *Prints and the Pursuit of Knowledge in Early Modern Europe*. Londres y New Haven: Yale University Press, 2011.
Daston, Lorraine y Peter Galison. *Objectivity*. Nueva York: Zone Books, 2007.
Dear, Peter. *Revolutionizing the Sciences*. 2.ª ed. Princeton y Oxford: Princeton University Press, 2009.
Debus, Allen. *Man and Nature in the Renaissance*. Cambridge: Cambridge University Press, 1978.
Descartes, René. *A Discourse on Method: Meditations and Principles*, traducido por Tom Sorell. Londres: Everyman Classics, 1986.
— *El mundo o tratado de la luz*. Barcelona: Antropos, 1989.
Duhem, Pierre. *Theories of Infinity, Place, Time, Void, and the Plurality of Worlds*. Chicago y Londres: The University of Chicago Press, 1985.
Eisenstein, Elizabeth. *The Printing Revolution in Early Modern Europe*. Cambridge y Nueva York: Cambridge University Press, 1983.
Elena, Alberto y Javier Ordóñez, eds. *La ciencia y su público: Perspectivas históricas*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1988.
Fauvel, John, Raymond Flood, Michael Shortland y Robin Wilson, eds. *Let Newton Be! A New Perspective on his Life and Works*. Nueva York: Oxford University Press, 1988.
Fernández de Oviedo, Gonzalo. *Historia general y natural de las Indias* 5. Madrid: Atlas, 1959.
Feyerabend, Paul. *Tratado contra el método*. Madrid: Tecnos, 1986.
Fleck, Ludwik. *Genesis and Development of a Scientific Fact*. Chicago: The University of Chicago Press, 1981.
Forment, Eudaldo. *Santo Tomás: Suma cuestiones*. Madrid: Gredos, 2012.
Fox, Evelyn. *Making Sense of Life: Examining Biological Development with Models, Metaphors and Machines*. Cambridge: Harvard University Press, 2002.
Fox, Evelyn y Helen Longino, eds. *Feminism and Science*. Oxford: Oxford University Press, 2006.
Frasca-Spada, Marina y Nick Jardine, eds. *Books and the Sciences in History*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.
French, Roger. *Ancient Natural History*. Londres y Nueva York: Routledge, 1994.
Fuchs, Eckhardt y Benedikt Stuchtey, eds. *Across Cultural Borders: Historiography in Global Perspective*. Lanham: Rowman and Littlefield, 2002.
Galilei, Galileo. *Diálogo sobre los dos máximos sistemas del mundo ptolemáico y copernicano*, editado por Antonio Beltrán. Madrid: Alianza Editorial, 1994.
— *El ensayador*. Buenos Aires: Aguilar, 1981.
— *Le opere di Galileo Galilei*. Florencia: Edizione Nazionale, 1968.

García de Palacio, Diego. *Instrucción náutica, para el buen uso y regimiento de las naos, su traza y gobierno conforme a la altura de México*. Madrid: Editorial Naval, 1993.

Gaukroger, Stephen. *The Emergence of a Scientific Culture: Science and the Shaping of Modernity, 1210-1685*. Oxford: Oxford University Press, 2006.

Gerbi, Antonello. *La disputa del Nuevo Mundo*, traducido por Antonio Alatorre. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1960.

Gilson, Étienne. *La filosofía en la Edad Media: Desde los orígenes patrísticos hasta el fin del siglo XIV*. 2.ª ed. Madrid: Gredos, 1976.

Glacken, Clarence. *Huellas en la playa de Rodas*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996.

Godwin, Joselyn. *Macrocosmos, microcosmos y medicina: Los mundos de Robert Flud*. Girona: Ediciones Atlanta, 2018.

Gombrich, Ernst. *Art & Illusion: A Study in the Psychology of Pictorial Representation*. Londres y Nueva York: Phaidon Press Limited, 2002.

— *Historia del arte*. 4.ª ed. Madrid: Alianza Editorial, 1982.

Gould, Stephen. *The Mismeasure of Man*. Londres: Penguin Books, 1981.

Grant, Edward. *The Foundations of Modern Science in the Middle Ages: Their Religious, Institutional, and Intellectual Contexts*. Cambridge, Nueva York y Melbourne: Cambridge University Press, 1996.

— *Physical Science in the Middle Ages*. Cambridge: Cambridge University Press, 1977.

Habib, Irfan y Raina Dhruv, eds. *Social History of Science in Colonial India*. Nueva Delhi: Oxford University Press, 2007.

Hadot, Pierre. *¿Qué es la filosofía antigua?* Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1998.

Harley, John. *La nueva naturaleza de los mapas: Ensayos sobre la historia de la cartografía*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 2005.

Harvey, William. *The Circulation of the Blood*, traducido por Kenneth Franklin. Londres: Everyman, 1990.

Hauser, Arnold. *Historia social de la literatura y el arte* 1. Barcelona: Editorial Labor, 1978.

Hegel, Georg. *Lecciones sobre la filosofía de la historia universal*. Madrid: Alianza Editorial, 2004.

Heilbron, John. *Galileo*. Oxford: Oxford University Press, 2010.

Hernández, Carlos. "Voluntad, imaginación y apropiación de la palabra", tesis de doctorado, Universidad Pedagógica Nacional, 2011.

Hernández, Francisco. *Historia natural de Nueva España*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1959.

Hessler, John y Chet van Duzer. *Seeing the World Anew: The Radical Vision of Martin Waldseemüller's 1507 and 1516 World Maps*. Washington D. C.: Library of Congress, 2012.

Hockney, David. *Secret Knowlege: Rediscovering the Lost Techniques of the Old Masters*. Nueva York: Viking Studio, 2006.
Holl, Frank, ed. *Alejandro de Humboldt en México*. Ciudad de México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1997.
Humboldt, Alexander von. *Geografía de las plantas*. Madrid: Archivo Real Jardín Botánico de Madrid.
Hume, David. *An Enquiry Concerning Human Understanding*. Oxford: Oxford University Press, 1989.
Iliffe, Rob. *Newton: A Very Short Introduction*. Oxford: Oxford University Press, 2007.
Ímaz, Eugenio, ed. *Utopías del Renacimiento*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 2009.
Iranzo, Juan, Rubén Blanco, Teresa González de la Fe, Cristóbal Torres y Alberto Cotillo, coords. *Sociología de la ciencia y la tecnología*. Madrid: Centro Superior de Investigaciones Científicas, 1995.
Jardine, Lisa. *Ingenious Pursuits*. Nueva York: Anchor Books, 1999.
— *Worldly Goods: A New History of the Renaissance*. Londres y Nueva York: W. W. Norton & Company, 1996.
Johns, Adrian. *The Nature of the Book: Print and Knowledge in the Making*. Chicago y Londres: Chicago University Press, 1998.
Joost-Gaugier, Christiane. *Italian Renaissance Art: Understanding its Meaning*. Chichester: Wiley-Blackwell, 2013.
Kant, Immanuel. *¿Qué es la Ilustración?*, editado por Roberto Aramayo. Madrid: Alianza Editorial, 2013.
Kemp, Martin. *La ciencia del arte*. Madrid: Ediciones Akal, 2000.
Kemp, Martin, ed. *Leonardo on Painting*. New Haven: Yale University Press, 1989.
Kepler, Johannes. *Mysterium Cosmographicum: The Secret of the Universe*. Nueva York: Abaris Books, 1981.
— *El secreto del universo*. Madrid: Alianza Editorial, 1992.
Kirk, Geoffrey y John Raven. *Los filósofos presocráticos: Historia crítica con selección de textos*. Madrid: Gredos, 1981.
Koerner, Lisbet. *Linnaeus: Nature and Nation*. Cambridge y Londres: Harvard University Press, 1999.
Koestler, Arthur. *The Sleepwalkers*. Londres: Arkana, 1989.
Kraye, Jill, ed. *The Cambridge Companion to Renaissance Humanism*. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.
Kuhn, Thomas. *La estructura de las revoluciones científicas*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 2013.
Lafuente, Antonio. *Los caballeros del punto fijo: Ciencia, política y aventura en la expedición geodésica hispano-francesa al virreinato del Perú en el siglo xviii*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1987.

Latour, Bruno. *Ciencia en acción: Cómo seguir a los científicos e ingenieros a través de la sociedad*. Barcelona: Labor, 1992.
— *La esperanza de Pandora: Ensayos sobre la realidad de los estudios de la ciencia*, traducido por Tomás Fernández. Barcelona: Gedisa, 2001.
Law, John, ed. *Power, Action and Belief: A New Sociology of Knowledge?* Henley: Routledge, 1986.
Lester, Toby. *The Fourth Part of the World: The Race to the Ends of the Earth, and the Epic Story of the Map that Gave America its Name*. Nueva York: Free Press, 2009.
Lestringant, Frank. *Cannibals: The Discovery and Representation of the Cannibal from Columbus to Jules Verne*. Berkeley: University of California Press, 1997.
Lindberg, David. *Los inicios de la ciencia occidental: La tradición científica europea en el contexto filosófico, religioso e institucional, desde el 600 a. C. hasta 1450*. Barcelona: Paidós, 2002.
— *Science in the Middle Ages*. Chicago y Londres: The University of Chicago Press, 1978.
Lloyd, Geoffrey. *Early Greek Science: Thales to Aristotle*. Londres y Nueva York: W. W. Norton & Company, 1970.
— *Greek Science After Aristotle*. Nueva York y Londres: W. W. Norton & Company, 1973.
Long, Pamela. *Artisan/Practitioners and the Rise of the New Sciences 1400-1600*. Corvalis: Oregon State University Press, 2011.
López de Gómara, Francisco. *Historia general de las Indias*, editado por Pilar Guibelalde y Emiliano Aguilera. Barcelona: Iberia, 1965.
Loyola, Ignacio de. *Ejercicios espirituales y Directorio y documentos*. Barcelona: Balmes, 1958.
Lynch, Michael y Steve Woolgar, eds. *Representation in Scientific Practice*. Cambridge: The MIT Press, 1990.
Machiavelli, Niccolò. *The Prince*. Londres: Penguin Books, 2004.
Maresca, Paola. *Alchimia, magia e astrologia nella Firenze dei Medici*. Florencia: Angelo Pontecorboli, 2016.
Martín, Luisa. *Cartografía marítima hispana: La imagen de América*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1993.
Martínez, José. *Pasajeros de Indias: Viajes transatlánticos en el siglo XVI*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1999.
Mason, Stephen. *Historia de las ciencias 2: La revolución científica de los siglos XVI y XVII*. Madrid: Alianza Editorial, 1985.
Medina, Manuel. *De la* techne *a la tecnología*. Valencia: Tirant lo Blanch, 1985.
Menzines, Gavin. *1421: The Year China Discovered the World*. Nueva York: Harper Perennial, 2004.

Monardes, Nicolás. *La historia medicinal de las cosas que se traen de nuestras Indias Occidentales que sirven en Medicina*. Madrid: Ministerio de Sanidad y Consumo, 1989.

Newton, Isaac. *Principia* II: *The System of the World*, traducido por Andrew Motte. Berkeley, Los Ángeles y Londres: University of California Press, 1962.

Nieto, Mauricio. *Americanismo y eurocentrismo: Alexander von Humboldt y su paso por el Nuevo Reino de Granada*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2010.

— *Orden natural y orden social: Ciencia y política en el semanario del Nuevo Reyno de Granada*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2007.

— *Remedios para el imperio: Historia natural y apropiación del Nuevo Mundo*. Bogotá: Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2000.

Nieto-Galan, Agustí. *Science in the Public Sphere: A History of Lay Knowledge and Expertise*. Londres: Routledge & Francis Group, 2016.

Outram, Dorinda. *Panorama de la Ilustración*. Barcelona: Blume, 2008.

Pagden, Anthony. *European Encounters with the New World*. New Haven: Yale University Press, 1993.

— *La Ilustración*, traducido por Pepa Linares. Madrid: Alianza Editorial, 2015.

Panofsky, Erwin. *Galileo as a Critic of the Arts*. La Haya: Martinus Nijhoff, 1945.

Park, Katharine y Lorraine Daston, eds. *The Cambridge History of Science* 3: *Early Modern Science*. Nueva York: Cambridge University Press, 2006.

Peterson, Mark. *Galileo's Muse: Renaissance, Mathematics and the Arts*. Cambridge: Harvard University Press, 2011.

Pickstone, John. *Ways of Knowing*. Chicago: The University of Chicago Press, 2001.

Pimentel, Juan. *Testigos del mundo: Ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*. Madrid: Marcial Pons, 2003.

Platón, *Diálogos* II, traducido por Julio Calonge, Emilio Acosta, Francisco Olivieri y José Calvo. Madrid: Gredos, 1983.

— *Ion, Timeo, Critas*, traducido por José Pérez. Madrid: Alianza Editorial, 2009.

— *La República o el Estado*, editado por Miguel Candel, traducido por Patricio de Azcárate. Madrid: Espasa Calpe, 2006.

Porter, Roy. *Breve historia de la medicina: De la Antigüedad hasta nuestros días*. Ciudad de México: Taurus, 2004.

Porter, Roy, ed. *The Cambridge History of Science* 4. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

— *The Cambridge Illustrated History of Medicine*. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.

Puig, Miguel. *Las expediciones científicas durante el siglo XVIII*. Madrid: Akal, 1991.

Pumfrey, Stephen. *Latitud: La verdadera historia del descubrimiento del magnetismo terrestre*. Barcelona: Editorial Juventud, 2008.

Quinton, Anthony. *Francis Bacon*. Oxford: Oxford University Press, 1980.

Rabasa, José. *Inventing America: Spanish Historiography and the Formation of Eurocentrism*. Norman: University of Oklahoma Press, 1993.

Ragep, Jamil. "Islamic Culture and the Natural Sciences", en *The Cambridge History of Science 2: Medieval Science*, editado por David Lindberg y Michael Shank, 34-61. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.

Raj, Kapil. *Relocating Modern Science: Circulation and the Construction of Knowledge in South Asia and Europe, 1650-1900*. Houndmills y Nueva York: Palgrave Macmillan, 2007.

Roger, Jaques. *Buffon: Un philosophe au Jardin du Roi*. Paris: Fayard, 1989.

Rorty, Richard. *Philosophy and the Mirror of Nature*. Princeton: Princeton University Press, 1979.

Rupert, John. *Baroque*. Londres: Westview Press, 1977.

Safier, Neil. *Measuring the New World: Enlightenment Science and South America*. Chicago: The University of Chicago Press, 2008.

Saliba, George. *Islamic Science and the Making of the European Renaissance*. Cambridge y Londres: The MIT Press, 2007.

Sánchez, Antonio. *La espada, la cruz y el padrón: Soberanía, fe y representación cartográfica en el mundo ibérico bajo la monarquía hispánica, 1503-1598*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013.

Schiebinger, Londa. "The Philosopher's Beard: Women and Gender in Science", en *The Cambridge History of Science 4: Eighteenth-Century Science*, editado por Roy Porter, 184-210. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

— *¿Tiene sexo la mente?* Madrid: Cátedra y Universidad de Valencia, 2004.

Schneider, Norbert. *Naturaleza muerta*. Madrid: Taschen, 2003.

Serres, Michel, ed. *Historia de las ciencias*. Madrid: Cátedra, 1991.

Shäfer, Ernesto. *El Consejo Real y Supremo de las Indias: Historia y organización del Consejo y de la Casa de Contratación de las Indias*. Madrid: Junta de Castilla y León y Marcial Pons Historia, 2003.

Shapin, Steven. "Pump and Circumstance: Robert Boyle's Literary Technology". *Social Studies of Science* 14, n.° 4 (1984): 481-520.

— *La revolución científica: Una interpretación alternativa*, traducido por José Romo Feito. Barcelona: Paidós Ibérica, 2000.

— *The Scientific Revolution*. Chicago y Londres: The University of Chicago Press, 1998.

Shapin, Steven y Simon Schaffer. *Leviathan and the Air-Pump*. Princeton: Princeton University Press, 1985.

Smith, Pamela. "Laboratories", en *The Cambridge History of Science* 3: *Early Modern Science*, editado por Katharine Park y Lorraine Daston, 290-304. Nueva York: Cambridge University Press, 2008.

Smith, Pamela y Paula Findlen. *Merchants and Marvels: Commerce, Science and Art in Early Modern Europe*. Londres y Nueva York: Routledge, 2002.

Snow, Charles. *Las dos culturas y un segundo enfoque*. Madrid: Alianza Editorial, 1987.

Snyder, Laura. *Eye of the Beholder: Johannes Vermeer, Antoni van Leeuwenhoek, and the Reinvention of Seeing*. Nueva York: W. W. Norton & Company, 2015.

Sobel, Dava. *Longitude: The True Story of a Lone Genius Who Solved the Greatest Scientific Problem of His Time*. Londres y Nueva York: Bloomsbury Publishing, 2007.

Stafford, Barbara. *Voyage into Substance: Art, Science and Nature and the Illustrated Travel Account, 1760-1840*. Cambridge: The MIT Press, 1984.

Stump, Eleonore y Norman Kretzmann, eds. *The Cambridge Companion to Agustine*. Cambridge: Cambridge University Press, 2006.

Taylor, Thomas. *The Metaphysics of Aristotle: Translated From the Greek*. Londres: Thomas Taylor, 1801.

Todorov, Tzvetan. *La conquista de América: El problema del otro*, traducido por Flora Bottom. Ciudad de México: Siglo XXI, 1989.

Turner, Richard. *Inventing Leonardo*. Berkeley: University of California Press, 1992.

Ulloa, Antonio de. *Relación histórica del viaje a la América meridional*. Madrid: Antonio Marín, 1748.

Vasari, Giorgio. *Las vidas*. Madrid: Cátedra, 2014.

Vernant, Jean-Pierre. *Los orígenes del pensamiento griego*, traducido por Marino Ayerra. Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1965.

Vessuri, Hebe y Michael Kuhn. *The Global Social Science World: Under 'Western' Universalism*. Hannover: Ibidem Verlag, 2016.

Vinci, Leonardo da. *On Painting*, editado por Martin Kemp, traducido por Martin Kemp y Margaret Walker. Londres y New Haven: Yale University Press, 1989.

— *Tratado de pintura*, traducido por David García. Madrid: Alianza Editorial, 2013.

Waldseemüller, Martin. *Cosmographiae introductio*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de Mexico, 2007.

Webster, Charles. *De Paracelso a Newton: La magia en la construcción de la ciencia moderna*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1988.

Wightman, William. *Science and the Renaissance* 1. Edimburgo y Londres: Oliver and Boy, 1962.

Woodward, David, ed. *The History of Cartography* 3. Chicago: The University of Chicago Press, 2007.

Yates, Frances. *Giordano Bruno y la tradición hermética*. Barcelona: Ariel, 1983.

Zagorin, Perez. *Francis Bacon*. Princeton: Princeton University Press, 1998.

Zamora, Margarita. *Reading Columbus*. Berkeley: University of California Press, 1993.

ÍNDICE ANALÍTICO

Abbas, Haly: 204
Academia de Ciencias de Berlín: 216, 458
Academia de Ciencias de París: 369, 458, 520
Academia de Platón: 29, 556
Académie Royale des Sciencies: 541
acto: 83
    véase también potencia
acto puro: 88, 170
Adán y Eva: 336
Adorno, Theodor: 551, 552
ágora: 37, 65
Agrippa von Nettesheim, Heinrich Cornelius: 226, 227
aguja de marear: 249, 251
Agustín, san: 65, 99, 114, 144-151, 165, 472, 473
Al-Battani: 198
Al-Farghani: 198
Al-Haitham, Ibn *véase* Alhacén
Al-Khwarizmi, Mohammed Ibn Musa: 196-197
Al-Ma'mum: 194, 197
Al-Mansur: 194
Al-Nadim: 192
Al-Nafis, Ibn: 205, 392
Al-Razi: 204
Al-Shatir, Ibn: 201
Al-Shukuk ala Batlamyus: 199
Al-Tusi, Nasir al-Din: 200
Alberti, Leon Battista: 290, 298, 305-312
Alejandría: 99-119, 556
Alejandro Magno: 96
alétheia: 25, 93
algoritmo: 197
Alhacén: 155, 199, 205, 206, 358, 365, 414
alma: 60, 61, 91, 147, 176
alma racional: 132
alma sensitiva: 132
alma vegetativa: 132
Almagesta: 109, 112, 115, 161, 194, 195, 199, 247, 404
alquimia: 218, 219, 228, 231-233, 485, 498, 499
Álvares Cabral, Pedro: 242
Amberes: 211, 343
América: 238, 258, 259, 355, 548
América española: 246
ampolleta: 249
Ámsterdam: 556
anatomía: 378, 383-397
Anaximandro: 41, 42, 43, 44
Anaxímenes: 41, 44
Andrónico de Rodas: 93
Androvandi, Ulisse: 272
Angélico, Fra: 299, 301
Angelus, Jacobus: 116
anima motrix: 411, 442
animismo platónico: 64
Anselmo, san: 157-159, 165, 473, 474
Anson, George: 521
Antiguo Testamento: 141, 170, 230
antropocentrismo: 108, 126, 127
anunciación, La: 299, 301, 319
apatheia: 98
ápeiron: 42, 43, 44
Apolonio de Perga: 106, 110, 399
árbol del conocimiento: 470, 478
Arcadio: 142
Aristarco de Samos: 106-108, 181, 402
Aristóteles: 29, 41, 44, 75-94, 143, 155, 161, 165, 168, 175-183, 206, 399, 422, 476, 506
arkhé: 37, 41
armonía: 38, 39, 43, 48, 52, 294, 495-496
armonía del mundo, La: 413
Arquímedes de Siracusa: 100, 102-105, 422
arte: 218, 289, 290, 294, 555
Arte de navegar: 248
artes liberales: 161, 296
artesanal: 202, 555
artesano: 289, 290, 293
Asclepius: 222, 225
astrolabio: 202-204, 249, 250, 262
astrología: 61, 114
astronomía: 35, 52, 59, 66, 191, 197, 198-202, 360, 457
astronomía antigua: 66, 109
astronomía árabe: 191
Astronomia nova: 407, 411, 427
astrónomo, El: 369, 370, 371
ataraxia: 97
Atenas: 95-99, 499, 556

Atlántico: 242
Atlas géographique et physique du Nouveau Continent: 548
Atlas maior: 264
atomismo: 46, 97, 476
átomo: 46, 97, 502
auctoritas: 164
Aurillac, Gerbert de: 155
autopsia: 392
Avempace: 200
Averroes: 166, 173, 178, 200
Avicena: 155, 204, 207
azufre: 231

bachelor: 161, 162, 486
Bacon, Francis: 137, 162, 174, 213, 214, 221, 228, 235, 280, 282, 283, 286, 287, 324, 325, 361, 372, 441, 443-451, 511
Bacon, Roger: 165, 172, 303
Bagdad: 194, 196, 198, 556
Baja, Ibn: 200
ballestilla: 204, 249, 250, 363
Banks, Joseph: 521, 524
Barbari, Jacopo de: 340, 341, 342
Barbaro, Daniele: 360
Barleus, Gaspar: 357
basílica de San Pedro: 310, 311
basilisco: 130
Bayle, Pierre: 510
Belarmino: 437, 438
belleza: 148, 289, 296
Benedetti, Giambattista: 360
Benito, san: 154
Bernardin de Saint Pierre, Jacques-Henri: 543, 545
Bernini, Lorenzo: 311, 413
bestiario: 129-131
Biblia: 150, 154, 182, 268, 375, 380, 400, 435, 438, 500, 501, 515
véase también Sagradas Escrituras
Biblioteca de Alejandría: 29, 100, 105, 556
Bingen, Hildegarda de: 156, 163
Bizancio: 142, 143, 556
Blaeu, Janszoon: 264, 369
Blaeu, Joan: 264, 265, 357
Blumenbach, Johann Friedrich: 514
Bocaccio, Giovanni: 211
Boecio: 155
Botticelli, Sandro: 293, 311
Bougainville, Louis Antoine de: 519, 521
Boyle, Robert: 453, 458-465, 477, 493
Bradwardine, Thomas: 184
Brahe, Tycho: 114, 198, 405, 406, 407
Brueghel el Viejo, Jan: 343, 345, 346
brújula: 442
Brunelleschi, Filippo: 290, 298, 302-305, 312
Brunfels, Otto: 348
Bruno, Giordano: 221, 437, 438
Bruselas, Gerardo de: 184
Buenaventura, san: 164
Buffon, conde de: 513, 514, 524, 540, 541, 544
burguesía: 218
Buridán, Juan: 180, 181, 182, 402
Byron, John: 519

cábala: 230
Cairo, El: 196, 205, 206
Calcar, Jan van: 387, 389
cálculo infinitesimal: 491
calendario juliano: 360, 404
cámara oscura: 325, 360, 361, 365, 414
cambio: 80, 81
campana de vacío: 461, 464
Campanella, Tommaso: 221, 229, 282, 284, 285, 438
caos: 40
carabela: 239, 256
Cardano, Gerolamo: 221
Caribe: 243, 255, 277
Carlomagno: 139, 160
Carlos III: 521
carta de marear: 249
cartografía: 115, 118, 239, 249, 253, 281, 356
cartografía portulana: 256, 261
Casa de Contratación: 244, 246, 252, 253, 556
Casa de la Sabiduría: 29, 194, 197
Casa de Salomón: 286, 287, 450
Casiodoro: 154, 156
catedral de San Pablo: 454
causa: 76, 78, 175
causa eficiente: 78
causa final: 78, 80
causa formal: 78
causa material: 78
causa primera: 167, 170, 177
causalidad: 40-44, 174, 176, 177, 511
Cavendish, Margaret: 455
centro de cálculo: 246
Cesariano, Cesare: 290
Champollion, Jean-François: 195
Cicerón, Marco Tulio: 121, 155, 212
cielo: 72-74

ciencia: 27, 118
ciencia imperial: 278-282
ciencia moderna: 27, 35, 53, 211, 213, 214, 215, 231, 239, 240, 252, 253, 295, 353, 378, 399, 417, 556, 557
ciencia newtoniana: 502, 508-509
ciencia secular: 506
Cieza de León, Pedro: 269
cinemática: 184, 190
cinocéfalo: 124
circulación de la sangre: 395, 397
círculo: 67
círculo excéntrico: 110, 399
ciudad de Dios, La: 149
civilización: 507, 535, 537, 543
clasificación: 270
códice: 378
Collaert, Adrian: 352, 355
Colombo, Realdo: 205, 393
Colón, Cristóbal: 237, 242, 243, 537
color: 479, 493
Commandino, Federico: 360
Compañía Holandesa de Indias Occidentales: 264
Compañía Holandesa de Indias Orientales: 264
Comte, Auguste: 138
Concilio de Trento: 436, 437
Condamine, Charles de la: 519, 520, 543
Condillac, Étienne Bonnot de: 512, 530
Condorcet, Nicolás de (marqués): 510, 537
Confesiones: 145, 149
conocimiento nativo: 275
conocimiento objetivo: 38, 514
Constantino: 142, 143
Constantinopla: 143, 143
constelación: 67, 69
control imperial: 244
Cook, James: 519, 520, 521
Copérnico, Nicolás: 201, 202, 294, 399, 400-405, 485
Corán: 193
corazón: 205, 394, 395
Coretta: 340, 341
Corona de los Habsburgo: 246
Corona española: 244
Corpus hermeticum: 220, 222, 224
Corpus hipocrático: 47, 131
Cortés, Martín: 248
Cosimo I: 360
cosmografía: 245, 246, 281
Cosmographiae introductio: 256-259
cosmología: 89
cosmología cartesiana: 478, 479
cosmopolita: 536, 539
cosmos: 48, 89-90, 95
costumbre: 512
Creador: 139, 148, 151, 171, 192
véase también Dios
creencia: 25, 138, 536
Cremona, Gerardo de: 155, 247
cristianismo: 25, 137, 138, 139-144, 192, 555, 558
Cristo: 147, 500, 501
Crítica botánica: 529
cronista: 271
cuadrivium: 161, 296
cualidad manifiesta: 497
cualidad oculta: 227, 497, 498
cuantificación: 183-188
cuatro elementos: 46, 61, 80, 81, 98, 231
cuerpo: 476
cultura moderna: 214
Curie, Marie: 455
curricula: 75, 161, 175
Cuvier, Georges: 522, 524

D'Alambert, Jean-Baptiste le Rond: 331, 508, 510, 532
Damasco: 201, 205
Dampier, William: 521
Danti, Egnatio: 360, 362
Darwin, Charles: 537
Davis, John: 248
De Anglería, Pedro Mártir: 269, 543
De architectura: 290, 291
De divina proportione: 315, 316
De humani corporis fabrica: 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391
De la Cosa, Juan: 242, 254, 255-256, 261
De las Casas, Bartolomé: 118, 536
De magnete, magneticisque corporibus, et de magno magnete tellure: 443
De materi medica: 129
De occulta philosophia: 226
De Pauw, Cornelius: 543, 544
De revolutionibus orbium coelestium: 403
De sensu: 303
Dee, John: 221
Defoe, Daniel: 543
Delft: 364, 368, 370
Della Francesca, Piero: 298, 301, 309, 310
Della pittura: 305, 306, 308

Della Porta, Giambattista: 206, 221, 438, 498
demiurgo: 56, 59, 60, 61, 133, 383
democracia: 36, 93
Demócrito: 45
demostración de la existencia de Dios: 158, 159, 473
Descartes, René: 146, 358, 396, 481, 467, 485, 488, 492, 513
desequilibrio: 47
Dialéctica de la Ilustración: 551
diálogo galileano: 428-429
Diálogo sobre los dos principales sistemas del mundo: 419, 420, 422, 428, 435, 436
Diderot, Denis: 510, 516, 530, 537
dinámica: 184
Dios: 126, 141, 147, 159, 167, 168, 472, 500-502 *véase también* Creador
Dioscórides: 129, 204, 348
Discurso del método: 396, 467, 469
Discurso sobre el espíritu positivo: 550
Discurso y demostración matemática en torno a dos nuevas ciencias: 422, 423
disección: 384
disputatio: 161
dogma cristiano: 114, 510
Dombey, Joseph: 521
Donatello: 298, 302
dos culturas, Las: 559
doxa: 37, 55, 65
Drake, Francis: 442
Draper, John: 138
Dunero, Alberto: 296, 325, 333-340, 346, 352, 362, 388
Durkheim, Émile: 553

ecúmene: 118
edad de la razón: 505-507
Edad Media: 128, 137-139, 381
electricidad: 497, 510
Elementos de geometría: 101, 102, 161
Eliano, Claudio: 129, 130
enuth: 552
Empédocles de Agrigento: 46, 80, 90
empirismo: 295, 326, 441-465
empirismo baconiano: 448, 508
empirismo inglés: 510-513
enciclopedia: 129-131, 529-533
Encyclopédie: 508, 530, 531, 532
Ensayo sobre el entendimiento humano: 512
Ensayo sobre la geografía de las plantas: 547
epiciclo: 110, 111, 402
Epicteto: 99
epicureísmo: 95
Epicuro de Samos: 46, 96-97, 99, 499
episteme: 27, 55, 65, 290
Eratóstenes: 100, 102, 105-106
error: 25
Errores de los filósofos: 176
escepticismo: 145, 168, 444, 471, 472, 553
esclavitud: 539
escolasticismo: 513
esfera celeste: 67-71
estandarización: 249, 378
estoicismo: 95, 98-99
estrella: 72
éter: 499
ética: 95, 98
Etimologías: 130, 151-153, 377
Euclides: 101-102, 118, 155, 161, 164, 194, 195, 360
Eudoxo de Cnido: 67-71, 399
eurocentrismo: 28, 29, 93, 143, 192, 241, 274, 279, 535-552
Evangelio: 141, 142, 157, 510
Exercitatio anatomica de motu cordis et sanguinis in animalibus: 385, 392, 393, 394
experiencia: 77
experimento: 425, 453, 461, 463, 494
experimento científico: 458-465
experimento de Galileo: 426, 464
Eyck, Jan van: 150, 296, 325, 326-333

Fabrizi, Girolamo: 390, 393
Falloppio, Gabriele: 385, 389, 390
fases de Venus: 431, 440
fe: 137, 142, 145, 169
Fedón: 55, 62
felicidad: 95, 145, 148
femenino: 559
Fernández de Enciso, Martín: 248
Fernández de Oviedo, Gonzalo: 267, 268, 270, 276, 279, 348, 349, 543
Feyerabend, Paul: 26
Ficino, Marsilio: 221, 222, 224, 225, 285
Filarete: 290
Filópono, Juan: 143
filosofía: 27, 208
filosofía experimental: 454, 501
filosofía mecánica: 361, 397, 467-482, 497, 502, 513-515
filosofía presocrática: 40-46, 60
filosofía sofista: 94

física: 80, 89, 99, 178
Física: 161
Fisiólogo: 130, 131, 152
flagelación, La: 310
Flamsted, John: 457
Florencia: 222, 293, 298, 302, 499, 556
Fludd, Robert: 230, 385, 496
Forster, Georg: 521
Fuchs, Leonhart: 349, 350, 351, 353
fuerza oculta: 479, 497-500

gabinete de curiosidades: 271, 272, 347, 556
gabinete de historia natural: 526
Gaia: 40, 45
Galaup, Jean François de *véase* La Pérouse, conde de
Galeno: 131-133, 155, 161, 164, 194, 204, 383
galeón: 243
galera: 243
Galilei, Galileo: 214, 293, 296, 314, 358, 360, 363, 405, 417-440, 455, 468, 485, 488
Galilei, Vincenzo: 420, 496
Galle, Jan: 212, 238, 332, 373
Gama, Vasco de: 242, 273
García Céspedes, Andrés: 280, 281
García de Palacio, Diego: 248
Génesis: 148, 222
geografía: 241, 356
Geografía: 109, 115, 116, 117, 118, 333
geógrafo, El: 369, 370, 371
geometría: 298
Gessner, Conrad: 272, 339, 351, 353
Gheyn II, Jacques de: 352
Ghiberti, Lorenzo: 290, 291, 292, 309
Gijsbrechts, Cornelius Norbertus: 342, 344
Gilbert, William: 295, 411, 441-443, 448
Giorgio, Francesco di: 290, 291
Giotto: 298, 303, 340, 341
globalización: 235
Goa: 242, 249
Godin, Louis: 520
Goethe, Johann Wolfgang von: 509, 514, 546
Golem: 552
Gonzaga, Vincenzo: 296
gravedad: 495, 497
Gregorio IX: 163, 176
Grosseteste, Robert: 165, 206
Gutenberg, Johannes: 375, 377, 378, 380

Hades: 40, 45
Halley, Edmund: 455, 457, 488
Harvey, William: 205, 383, 385, 391-397
hecho: 460, 461, 462, 463
Hegel, Georg Wilhelm Friedrich: 540, 544
hegemonía global: 30, 31, 505-552, 554
helenismo: 75, 95-119
Helmont, Johannes Baptista van: 221
Heráclito: 45, 82
Herbario: 348
herbolario: 129-131, 152, 225, 346
Hermes Trismegisto: 221, 222, 225, 229, 488, 498
Hernández, Francisco: 128, 276, 278
Herófilo de Calcedonia: 384
Hesíodo: 39, 40, 44, 46
Heytesbury, William: 184
Hipócrates de Cos: 47, 194, 204
hipopede: 69
hipótesis: 498
historia de la ciencia: 27, 28
historia de las ideas: 555
Historia general de las Indias: 279
Historia general y natural de las Indias: 267, 268, 271, 279
historia medicinal de las cosas que se traen de nuestras Indias Occidentales, La: 277
historia natural: 90-94, 241, 245, 246, 272, 346-355, 521-523
Historia natural: 122, 123, 127, 513, 541
Historia natural de Nueva España: 276
Hobbes, Thomas: 456
hombre con el turbante rojo, El: 327, 329
Hombre de Vitruvio: 291, 315
Homero: 40, 42, 44, 46
Hondius, Jodocus: 264
Honorio: 142
Hooke, Robert: 366, 367, 452, 453, 455, 463, 488
Horacio: 121, 515
Horkheimer, Max: 551, 552
Hortus cliffortianus: 528
humanismo: 212, 213, 218
Humboldt, Alexander von: 519, 521, 545-549
Hume, David: 174, 510, 511
humores: 47, 231, 277
Huygens, Christiaan: 206, 361, 455
Huygens, Constantijn: 361
hybris: 38

iatroquímica: 232
ídolo: 361, 444
ídolos de la caverna: 443

ídolos de la tribu: 445
ídolos del mercado: 445
ídolos del teatro: 445
Iglesia: 29, 154, 556
Ilíada, La: 40, 46
ilm al-hayʾa: 191
ilusionismo: 342
Ilustración: 137, 214, 505, 506, 509, 515, 535, 537, 546, 551
imaginaria ciudad del Sol: Idea de una república filosófica, La: 282, 284
imperio: 241
Imperio bizantino: 142
ímpetu: 423, 427
Impetus: 180, 181, 182
imprenta: 262, 326, 353, 369, 372-382, 557
India: 207, 242
inercia: 419, 426-428, 489, 497
ingeniería naval: 243, 253, 292
inmortalidad del alma: 175
Inocencio II: 163
Inquisición: 419, 436, 437, 474
véase también Santo Oficio
Instauratio magna: 235, 236, 448
institución: 556
instrumento: 361, 369, 546
instrumento de medición: 249, 314, 334, 547
instrumento de observación: 202-204, 414, 557
Isaías: 145
Ishaq, Hunayn ibn: 194
Isis: 140
islam: 25, 191-208, 555, 558

Jardín du Roi: 523, 540, 541
Jerónimo, san: 150
Jesús: 141
Journal des Savants: 456
Joyful News Out of the New Found World: 278
Juan XXI: 176
Juan, Jorge: 520
Juan, san: 147
judaísmo: 25
juicio de Galileo: 434-440
Julio César: 404
justicia: 64

Kant, Inmanuel: 509, 515-518, 545
Kepler, Johannes: 205, 214, 294, 317, 358, 360, 405-415, 442, 486, 488, 499
Kessel, Jan van: 358, 359
Kew Gardens: 523
kinesis: 80, 82, 83
Kirch, Gottfried: 216
Kircher, Athanasius: 272
Kuhn, Thomas: 202, 217, 554

La Pérouse, conde de: 519, 520, 521
laboratorio: 461, 462, 547
Laplace, Pierre-Simon: 138, 509, 510, 514
latín: 529
latitud: 247, 249
Lavoisier, Antoine: 509
lección de anatomía del profesor Tulp, La: 391
Lecciones sobre la filosofía de la historia universal: 544
Leclerc, Georges-Louis *véase* Buffon, conde de
lectio: 161
Leeuwenhoek, Anton van: 361, 368-369, 559
Leibniz, Gottfried: 482, 497, 509
León X: 313, 338, 360
Leucipo: 45
ley: 38, 489
ley de gravitación universal: 490, 495
ley de Kepler: 489, 412
ley de la caída libre: 419
ley de Merton: 189-190, 423, 424
ley natural: 513
libertad: 149, 175, 176, 505, 515
libro sobre el movimiento, El: 184
Liceo de Aristóteles: 29, 92, 93, 556
Linneo, Carlos: 270, 273, 524, 525-529, 545
Lippershey, Hans: 429
Lisboa: 242, 556
Lisiansky, Urey: 521
Livingstone, David: 519
Locke, John: 269, 512, 513
lógica: 76
Lógica: 155, 161
logos: 27, 98, 141, 142, 147
Londres: 556
López de Gómora, Francisco: 279, 536
López de Legaspi, Miguel: 242
lotófago: 124
Lucas: 141
Lucrecio: 97
Luis XVI: 520
Luna: 73
lunas de Júpiter: 432, 440
Lutero: 149, 283, 438
luz: 479, 492, 495, 505
Luzzi, Mondino de: 384

macrocosmos: 60, 230, 231, 232, 496
Magallanes, Fernando de: 242
magia: 211-233, 497-500
magia matemática: 226, 228, 498
magia natural: 225, 226, 228, 230, 498
magia religiosa: 226, 498
magister: 162
magnetismo: 228, 479
Magno, Alberto: 164, 165, 167
Mahoma: 193
Malaspina, Alessandro: 519, 521
Malpighi, Marcello: 368, 394
manchas solares: 432, 433
manual de náutica: 248
mapa: 152, 253, 262, 356-358
Maquiavelo, Nicolás: 218
mar: 242-244
Marco Aurelio: 95, 99, 131
Marcos: 141
Markgraf, Georg: 357
masa: 489
Masaccio, Tommaso Cassai: 298, 299-300, 306
masculino: 91, 559
matemáticas: 196-197, 207
matematización: 184
Mateo: 141
materia: 497-500
matrimonio de Arnolfini, El: 327, 328, 329
Meca, La: 193, 197, 198
Medici: 293, 302, 418, 434, 435
Medici, Cosimo de: 221, 222, 293
Medici, Lorenzo di Pierfrancesco de: 293
medicina: 46
medicina hipocrática: 48, 383
Medina, Pedro de: 248, 250, 251
Meditaciones metafísicas: 467, 471
Mediterráneo: 243
Melancolía I: 334
Menón: 58, 59
mensajero sideral, El: 296, 420, 432
mente: 476
Mercator, Gerardus: 264, 356
mercurio: 231
Mersenne, Marin: 468
Merton College: 184, 185, 189, 423
Meteorología: 155, 161
método baconiano: 446, 447, 448
método científico: 26, 27
método deductivo: 467, 474, 514
método inductivo: 511, 512
microcosmos: 46-49, 60, 229, 230, 231, 232, 383-397, 496
Micrographia: 366, 367, 456, 463
microscopio: 325, 368, 397
Middendorff, Alexander von: 519
Miguel Ángel: 310, 311, 388
Mileto: 36, 41, 45
Misterio del cosmos: 317, 409, 413
Mithra: 140
mito: 35-53
mito de la caverna: 56-57
mitología: 45
modelo geocéntrico: 107
Modernidad: 213, 240, 289
Moisés: 141
momentum: 180, 489
Monardes, Nicolás: 276, 277, 278
monasterio: 151, 153-159
monasterio de Montecassino: 154
monasterio de Vivarium: 154
monoceloe: 124
monoteísmo: 168, 192, 207, 274, 555
Montaigne, Michel de: 543
Montesquieu: 539
Monteverdi, Claudio: 296
Moro, Tomás: 282, 283, 285
motor inmóvil: 80, 88, 170, 180
movimiento: 86, 183, 187, 422
movimiento inercial: 427
movimiento no uniforme: 184, 188
movimiento uniforme: 184, 188
movimiento uniformemente acelerado: 188
mujer: 29, 92, 156, 455, 558
mundo, El: 467, 474
Münster, Sebastian: 339
Museo: 100, 109, 119, 556
música: 156, 162, 296
música de las esferas: 52
Mutis, José Celestino: 521, 546
Mysterium cosmographicum: 407, 408

Nacimiento de Venus: 293
Naturaleza muerta con flores y cortina: 342, 343
naturaleza: 45, 123, 126
naturaleza muerta: 340-345
naturalismo: 352
Naturphilosophie: 515
náutica: 241, 248, 281
navegación: 243, 249
navegación de altura: 244, 249

neoplatonismo: 304, 305
Newton, Isaac: 180, 228, 358, 452, 455, 456, 483-502, 514, 560
Nouvelles de la République de Lettres: 457
Nova reperta: 211, 237, 331, 332, 372
Novum organum: 137, 162, 214, 228, 235, 446
Nueva astronomía: 214
Nueva Atlántida, La: 214, 228, 282, 285, 286, 324, 450
Nuevo Mundo: 235, 244, 245, 246, 256, 258, 259, 262, 267, 540
Nuevos experimentos físico-mecánicos: 459, 460, 464
numen: 501
numeración decimal: 196, 198
números: 50
Núñez Cabeza de Vaca, Álvar: 269
Núñez de Balboa, Vasco: 242

objetividad: 289, 366, 475
objeto: 514
Ockham, Guillermo de: 165, 173-174, 326
Odisea, La: 40, 46
Ojeda, Alonso de: 242, 255
omnipotencia de Dios: 170, 177
ontología: 148, 157
óptica: 118, 206, 358-364, 414, 492-495
Óptica: 487, 508
Orbis terrarum: 153, 262
órbita: 112
órbita excéntrica: 402, 411, 436
orden: 60, 65
Orden de Frailes Menores (franciscanos): 164
Orden de Predicadores (dominicos): 164
orden religiosa: 164
Oresme, Nicolás: 181, 182, 185, 186, 187, 402, 423
Orfeo: 296, 488, 498
Organum: 76, 446
Orión: 70
Ortelius, Abraham: 263, 264, 369
Osa Mayor: 70
oscurantismo: 138, 192, 505
Osiander, Andreas: 401

Pablo, san: 99, 139, 454
Pacioli, Luca: 315, 316
Padrón Real: 245, 253, 261
Padua: 385, 393
paisaje: 357
palabra de Dios: 142
palanca: 104, 118, 397
panteísmo: 175
Paracelso: 221, 231-233, 383, 385
paralaje estelar: 107, 108
París: 160, 556
Parménides: 43, 82, 98
Pascal, Blaise: 464, 465, 468
Pavón, José: 521
pecia: 376
Périer, Florin: 465
periódico: 380, 457
perspectiva: 115, 293, 294, 298, 303, 308, 314, 356
Petrarca: 211
philosophe: 137, 517
Philosophiae naturalis principia mathematica: 487, 488, 501, 509
Philosophical Transactions: 456
physikoi: 60
Physiologus: 130
physis: 40, 45, 80, 98, 123, 178
Pico della Mirandola, Giovanni: 221, 224, 225
piedra filosofal: 229
Pigafetta: 269
Pimander: 222
Pitágoras: 49-53, 488
planeta: 63, 65, 72, 74
Platón: 55-74, 77, 144, 146, 180, 194, 205, 208, 418, 506
platonismo: 23
plaza de San Pedro: 413
Plinio el Viejo: 268
Plinio Segundo, Cayo: 122-128, 240, 338, 340, 348
Plotino: 149, 221
pneuma: 98, 132
polis: 37, 40, 65
Pomponazzi, Pietro: 221, 438
Popper, Karl: 512
Portugal: 242
Portugal, Manuel de: 259
Poseidón: 40, 42, 45
positivismo: 138, 216, 549-552
post-truth: 553
potencia: 83
precisión: 202-204
Priestley, Joseph: 509
Príncipe, El: 218
principio activo: 91, 98, 499
principio de Arquímedes: 103
Principios de la filosofía: 467, 469, 473, 485

progreso: 550
prohibiciones de 1277: 173, 176, 177, 196, 439
proyección cónica: 316
Przhevalsky, Nikolai: 519
psyche: 98
Ptolomeo, Claudio: 100, 108-119, 155, 161, 164, 181, 194, 195, 199, 200, 202, 240, 247, 253, 333, 336, 399, 404, 422
publicación seriada: 379
Pucci, Francesco: 438
pulga: 367, 368

química moderna: 509, 529
Qurra, Tabit Ibn: 198

racionalismo: 219, 295, 467-482
racionalismo cartesino: 508, 514
Rafael: 319, 325, 388
Ray, John: 272, 258
razón: 35-53, 65, 77, 137, 142, 145, 169, 173, 505-507, 512, 515, 552
Real Jardín Botánico: 523
Real Observatorio de Greenwich: 451, 457
Real Sociedad de Londres: 366, 379, 443, 451, 454, 483, 492, 493, 541
realismo: 298, 322, 324-340, 342, 351, 352, 365, 463
rectitud: 157
Regimento do astrolabio y do quadrante: 248
Regimiento de navegación: 250, 251, 280, 281
relativismo: 26
religión: 208, 217, 295, 555
reloj: 502
reloj de arena: 249
Rembrandt: 296, 325, 331, 391
Renacimiento: 213, 217, 218, 220, 241, 280, 282, 283, 289, 292, 294, 296, 297, 328, 356, 374
República, La: 39, 56, 60, 64
res cogitans: 472, 475, 514
res extensa: 472, 475, 514
resistencia interna: 178, 179, 180, 423
Reuchlin, Johan: 221
revelación: 511
revolución científica: 156, 202, 211-219, 240, 241, 275, 507, 508, 514, 554
revolución copernicana: 112, 202, 216, 217, 296, 414, 569, 517, 554
Revolución de los orbes celestes: 201
Rheticus, Georg Joachim: 201
Ribero, Diego: 255, 260, 261-262, 351
Rinoceronte: 335, 339, 352
Robinson Crusoe: 543
Roma: 121-133, 142, 556
Román, Giles de: 176
Rousseau, Jean-Jacques: 530, 543, 549
Ruiz, Hipólito: 521
Rushd, Ibn: 178, 200

Sacrobosco, Juan: 162, 247, 360
Saenredam, Jan: 345
Sagrada Trinidad con la Virgen, san Juan y donantes: 299, 300
Sagradas Escrituras: 137, 146, 165, 436, 510
véase también Biblia
Sagredo, Giovanni Francesco: 418, 428, 429
Sahagún, Bernardino de: 276
Saint Pierre, Bernardin de: 543, 545
Sajonia, Alberto de: 180
sal: 231
salvajismo: 274
Salviati, Francesco: 429
San Jerónimo en su estudio: 331, 335, 337
Sangallo, Antonio de: 204
Santo Oficio: 436, 437
véase también Inquisición
Sceptical Chymist, The (*El químico escéptico*): 459
Schelling, Friedrich Wilhelm Joseph: 515
scientia: 27, 326
Scoto, John Duns: 165
scriptoria: 154, 376
Séneca: 99, 122
Serpetro, Niccolò: 272
Servetus, Michael: 205, 385
Sevilla: 242, 244-247, 277, 556
Sevilla, Isidoro de: 130, 151, 152, 253
Sforza, Ludovico: 313, 315, 323
Sibylla Merian, María: 352, 353, 354
Siglo de las Luces: 505, 515, 539
Silvestre II: 155
Simplicio: 143
Sina, Ibn: 204, 207
sistema geocéntrico: 399
sistema heliocéntrico: 403
sistema pitagórico: 51
sistema sexual: 528
Sloan, Hans: 272, 273
Smith, John: 248
Snow, Charles: 559
Sobre arquitectura: 102
Sobre el cielo: 75, 155, 161, 430

Sobre el equilibrio de los planos: 104, 105
Sobre la verdad: 157
Sobre las revoluciones de los orbes celestes: 400, 403
Sobre los cuerpos flotantes: 103
sociedad científica: 379, 452, 457, 556, 557
Sócrates: 55, 64, 94
Sol: 73
Sol Invictus: 140
Solander, Daniel: 521
sólidos regulares: 61, 62
Solón: 38, 39
sophia: 147
sophrosyne: 38, 39
Spelt, Adrian van der: 342, 343
Sprat, Thomas: 452, 554
Stradanus, Johannes: 237, 238
Straet, Jan van der: 211, 372
sujeto: 514
Suma de teología: 166, 168
Swineshead, Richard: 184
Systema naturae: 526, 527

Tales de Mileto: 41, 42, 43
taxonomía: 273, 545
techne: 27, 290, 361
técnica: 289
tecnología: 118
teleología: 79, 170
telescopio: 325, 360, 361, 429
telescopio de reflexión: 484, 486, 493
Telesio, Bernardino: 285, 437
telos: 79
Temistio: 143
Tempier, Étienne: 173, 176
Teodosio: 142
Teofrasto: 92, 125, 348
Teogonía: 39, 40, 46
teología: 27, 144, 159, 169, 175, 177, 206, 295, 438, 439, 473, 485, 499, 506, 511, 533
Teología: 167
teorema de la velocidad media: 189-190, 424
teorema de Pitágoras: 52
teoría: 27
teoría de las formas: 56, 65
teoría de las ideas: 55
teoría de los humores: 231
teoría heliocéntrica: 394
Terella: 442
terra incognita: 246, 258, 259
testigo: 461
Tetrabiblos: 112, 114
Theatrum orbis terrarum: 263
Theologica platonica: 221
Thiry, Paul-Henri (barón de Holbach): 510
Tierra inmóvil: 181-183
Timeo: 39, 60, 61, 64, 113, 121, 146, 180, 194, 205, 317, 383, 413
Toledo: 196
Tomás de Aquino, santo: 88, 164, 165-173, 512
toponimia: 528
Torre de Babel, La: 343
Torricelli, Evangelista: 465
Tournefort, Joseph Pitton de: 528
tradición hermética: 219, 220, 230, 295, 498
traducción: 155, 194, 195, 207, 274, 278
transustanciación: 176
Tratado de la esfera: 162
Tratado de la naturaleza humana: 511, 512
Tratado de las sensaciones: 512
Tratado de pintura: 312, 317
trivium: 161, 162
trompe l'oeil: 340, 342
Tufayl, Ibn: 200

Ulloa, Antonio de: 520, 543
última cena, La: 313, 317, 318
universidad: 29, 154, 158-164, 556
Universidad de Bolonia: 160
Universidad de Oxford: 184, 417
Universidad de París: 184, 185, 417, 423
universitas: 160
Urbano VIII: 435, 437
Urdaneta, Andrés: 242, 269
utopía: 282-288
Utopía: 282, 284

vacío: 87, 175, 178
Vargas Machuca, Bernardo de: 279
Varro, Marcus Terentios: 122
Vasari, Giorgio: 331
velocidad: 87, 184
velocidad uniforme: 187
Venecia, Jacobo de: 155
Verbo: 141, 147
verdad: 25
veritas: 25
Vermeer, Johannes: 296, 325, 356, 364-372
Vesalio, Andreas: 383, 385-391, 393
Vespucio, Américo: 237, 239, 242, 255, 293
viaje de exploración: 235, 353, 519, 537
vía: 168

Viejo Mundo: 536
Vinci, Leonardo da: 312-324, 417
Virgen de las Rocas, La: 320, 323
Vitelio: 414
Vitruvio, Marco: 102, 213, 290, 291, 294, 307, 309
Voltaire: 508, 510
Vulgata, La: 150, 438

Waghenaer, Lucas Janszoon: 248
Waldseemüller, Martin: 256-259
Weber, Max: 517, 553
White, Andrew: 138
Winkelman, María: 216
Worm, Olaus: 349
Wren, Christopher: 366, 454, 455, 488
Wright, Edward: 248

Zacuto, Abraham: 247, 248
Zenón de Citio: 43, 82, 98
Zeus: 40, 45
Zeuxis: 340
Zoroastro: 498

- republicana: 358
marinos: 17, 23-24, 27, 69, 85 n. 81, 128, 178, 238 y n. 45, 239, 241, 243, 247, 252, 267, 292, 331, 345-346, 358-359, 362, 381, 383
- Monstruos: 326
marítorial: 282, 357, 414
marítorio: 27-28, 79, 350 n. 2-3, 361, 400, 421
memorias: 18, 23-24, 101, 184, 251, 393
- de expediciones científicas: 101, 222, 230, 279-280, 286, 309, 317, 372
- *de O'Leary*: 364, 367
- de Pablo Morillo: 24, 86
- de periplos: 296, 349
- de piratas (*véase también* narrativa de piraterías): 49, 50-51, 54, 64-70, 184, 286, 319
- de viajeros: 25, 233, 265, 270, 279-280, 293, 317, 325, 331, 384
mercaderías: 23, 28, 113, 167, 177, 179, 181, 192-193
mercado de contrabando: 118
mercenarios: 24, 349, 364, 374
monopolio:
- comercial: 39, 153, 163 n. 31, 164, 272 n. 13, 290-291, 351
- - hispánico (*véase también* tiranía comercial): 22, 152, 164, 166, 187
- de comercio de esclavos: 112 n. 44, 351
- marítimo: 42
- -español: 18

N

narrativa latinoamericana: 34 n. 18, 291
navegación interoceánica: 324
naufragio: 31, 72, 326, 331, 342

O

ocupación: 30, 31 n. 14, 33, 89, 122, 155, 159, 177, 274, 286, 360, 414, 421
- británica: 30 n. 13, 38, 351
- de Cartagena de Indias: 355, 359
- del Darién: 65
- del golfo de Urabá: 131
obligación de informar: 91, 257
observatorio(s): 16, 243, 296, 308
- de la Marina de San Fernando en Cádiz: 23, 242, 243-244, 246-247, 294
- del cabotaje: 300
- portátiles: 243-244

P

Pacto(s): 22, 87
- de 1716: 113
- de Asiento: 104, 112-113, 116 n. 50, 143
- de Paz: 65
Paz
- de Londres: 40
- de París (9 de febrero de 1763): 366
periplo(s):
- costeros: 300, 327, 333
- emprendido en 1735: 387
- ilegales: 26, 208, 344, 407
- legales: 182
plantaciones: 30-31, 43, 52, 57, 112 n. 42, 372
poderío naval y comercial británico: 20
progreso: 20, 21 n. 5, 101, 117, 157, 185, 187, 193 n. 87, 201, 217, 290, 317
prohibición: 98, 100 y n. 24, 101, 164, 174

- de comercio marítimo a los extranjeros: 173
- de la navegación por el río Atrato: 121-127, 129, 144, 147-149, 157, 170, 188, 301
Providence Company: 38
proyecto(s):
- de Academia de Marina: 261
- de comercio: 159
- de Dionisio de Alcedo y Herrera: 106 n. 33
- de dominación: 370
- del mapa general de España: 215
- de ley orgánica de marina: 261
- económico: 25, 193, 203, 217
- en Aranjuez: 380
- ilustrado(s): 56, 156, 161-162, 190
- - de la creación del Consulado de Cartagena de Indias: 190
- interoceánico: 50, 189
- para estimular el aumento de la población: 193
- oficiales: 45, 49, 118, 183, 217 n. 12, 278
- pacificador: 132, 135
- para el servicio de correos marítimos: 263
- político: 371

R

Real Armada Española: 85 y n. 81, 105 n. 33, 282, 366 n. 26
reconvenciones: 94, 104, 184
reformas:
- borbónicas: 22, 40, 46, 48-49, 88, 117, 151, 186, 189 n. 80, 190, 195, 208, 217
- comerciales: 192
- económicas: 167
Reglamento de Libre Comercio: 167
reformismo borbónico: 164
relatos: 18, 21-25, 35, 55, 57, 58 n. 36, 60, 68, 71, 74, 77 n. 71, 83, 93, 184, 237, 239, 265-305, 325, 330-333, 352, 365 n. 23, 380, 393-394, 397
resistencia:
- a abandonar la lengua: 145
- al sitio de Morillo: 360
- contra la expedición española: 358
- de la plaza de Cartagena de Indias, 1811-1814: 260
- de los caribes a la fundación de pueblos: 402
- de los indios: 65,
- indígena: 101, n. 25, 102,
retórica: 34 y n. 18, 93 n. 8, 234, 269, 271, 282, 293, 381
ruta:
- a Portobelo: 105 n. 33
- combinada fluvial-terrestre: 108
- comercial: 50, 53, 171, 276
- ilegal: 64, 146, 182, 409
- transoceánica: 37, 53

S

sistema colonial español: 21
supervivencia: 27, 54, 57, 63, 101 n. 25
- cultural: 145

T

territorios españoles: 30, 366 n. 26
tierras ancestrales: 30
tráfico

- esclavista (*véase también* tráfico de esclavos): 112, 159, 170
- fluvial: 101, 130
- ilegal: 70, 149, 320 n. 98, 403
- marítimo: 190
trashumante: 22, 89, 315
tratado(s):
- de amistad entre Estados Unidos y España: 190
- de Asiento: 28, 30-31, 111, 141
- de comercio internacional: 168
- económicos: 87, 160
- de Libre Comercio: 117, 168-170, 179
- - de 1778: 190, 192, 400 n. 87
- de Paz en los Congresos Ultercht: 41 n. 7
- de paz con los indios mosquitos: 132
- de Riswik en 1697: 112 n. 44
- de Tordesillas: 42, 183
- de Utrecht: 158
- internacionales: 22
teoría probatoria: 14

U

unidad territorial: 52
utopía: 375

V

verosimilitud: 35 y n. 20, 329
viajero ilustrado: 288, 315
viajes
- imaginarios: 315, 237
- interoceánicos: 384
vías prohibidas: 90
Virreinato de la Nueva Granada: 18, 31-33 n. 15, 78, 136, 155, 158 n. 13, 163, 375, 394

Índice de nombres

A

Abreu y B., F. de: 176 y n. 56, 177 y n. 57 y 59, 179 y n. 61, 180
Acandi, J. de (cap.): 183 n. 88
Acuña (padre): 388, 392
Acuña, C. de: 390
Aguado, P. de (fray): 275, 278 n. 26
Agustín (esclavo): 95, 96
Aicardi, A.: 330 y n. 117
Alcedo, A. de (mariscal de campo): 254, 256 n. 67, 257 n. 70, 258 y n. 71
Alfinger, A.: 322
Alfonso (rey): 177
Álvarez S., A. (don): 250
Alviz, J. (Cap.): 340
Amador, D. (don): 198
Amador, E. (don): 198
Amar y B., A. (virrey): 188 y n. 79, 481 y n. 89
Anson, J.: 279, 281, 329, 344 y n. 131 y 132, 345, 346
Antei, G.: 421
Antolino, A.: 338
Antonio Julián (fray): 71, 161 y n. 23, 169, 175, 258, 293, 317, 318 y n. 96, 319 y n. 97, 389 y n. 67, 390, 391 y n. 70, 395, 396 y n. 76, 397 n. 80, 420
Aparicio, M. (don): 198
Aranda (conde de): 118, 119 y n. 56 y 57
Arango, M. (don): 198
Arévalo, A. (don): 49 n. 21, 339
Arévalo, A. de: 64, 65, 87, 124, 131, 296, 298, 299 y n. 67, 300, 301 y n. 68, 302 y n. 70 y 71, 308, 309, 329 y n. 114, 386, 409, 412-415, 418, 419, 421
Arguedas, L. (cap.): 289, 332 y n. 120, 334 y n. 123, 335, 339, 340, 341 y n. 127, 342, 343, 346, 412
Arismendi, M.: 363
Aristóteles: 323
Ariza, A. de (gobernador): 129
Armas, J. J. de (don): 147, 299, 302
Arrasola y V., J. (don): 198
Arroyo y D., D. de: 257, 259
Aury, L.: 358-360, 368
Averroes: 241

B

Bances, F.: 173 n. 52
Barcaixtegui, V.: 250
Barthes, R.: 287
Bastidas, R. de: 268, 275 y n. 18, 277, 278 n. 27
Bazurto, E. R.: 265 y n. 1, 353 y n. 7, 360 y n. 17
Beckford, P. (cnel.): 78
Bernardo (cacique): 133 n. 88
Berrio, J. A. de (gobernador): 66, 67, 133 n. 88, 329 n. 115, 398
Biojó, B.: 284
Blanco C., T.: 250
Blanco, A.: 410 y n. 2

Bolívar, S. *El Libertador*: 116 n. 50, 261, 349, 355, 358, 359, 360, 362 y n. 21, 363, 364, 365 n. 23, 368, 373-375, 381, 394
Bonaparte, N.: 86
Bonilla, J.: 147
Borda y V., J. de: 171
Bordick, D.: 218
Borja, M. de (alférez): 146, 147
Bougainville, L. de: 257
Bourguignon D'A., J. B.: 229
Bowers, C.: 189
Braudel, F.: 19, 26 n. 10, 40, 56
Brion, L.: 358, 359, 362
Brooks, J. (cap.): 119 y n. 57
Brown, M.: 363, 364 y n. 22, 365, 373, 374 y n. 36
Browne (cap.): 79
Buenaventura, J.: 278 n. 27
Buti, G.: 26 y n. 10
Bustamante, F. (don): 197

C

Caballero y G., A. (arzobispo, virrey): 32, 48, 55, 65, 80, 100, 109, 131, 132 y n. 87, 133 y n. 88, 134, 138, 162 n. 28, 163, 284 n. 39, 412
Cabrera, E.: 14
Calabro, M.: 214
Caldas, F. J. de: 102, 103 y n. 27 y 29, 115, 193 n. 87, 195, 380 y n. 50, 383
Campo, J.: 95-97
Campomanes, P.: 35 n. 22, 117, 156, 211 n. 2
Cano, T.: 190
Capel, H.: 47 n. 17, 214, 226, 315, 327 y n. 111
Carabaño, M.: 362
Carex (cacique): 275
Carlos III de España: 375
Carlos V: 174, 201, 322
Carpentier, A.: 68
Carrera, L. de la (don): 133 n. 88
Carriazo, F. (don): 198
Carrión y A., J. (don): 133 n. 88
Casani, J.: 258
Casas, B. de las: 258, 312
Castillo y R., J. M. del: 99, 196
Castillo, M. del (don): 243-245
Castro, F.: 30 n. 13
Castro, S.: 101
Catalina de Rusia: 375
Caulín, A. (fray): 92 n. 7, 258 y n. 71, 289 y n. 48, 390, 397 y n. 81, 398, 402
Caulín, F. (fray): 92, 93
Cevallos, C.: 244, 250
Cevallos, P. de (virrey): 330
Chartier, R.: 33 y n. 16, 288 y n. 45
Chiriquí, F.: 142, 143, 148
Chiusole: 396
Churruca, C. de: 243, 245, 247, 250, 282
Clemente, I.: 159 n. 17
Clinton, J.: 58 n. 36
Cochrane, T.: 365
Colón, C.: 18, 30 n. 13, 105, 265, 268 n. 7, 323, 326
Colorado, El (*de Macien*): 104, 148
Condamine, C. M. de La: 221, 222, 247, 257, 279, 325, 330, 375 y n. 39, 377

y n. 41, 378, 379 y n. 46, 382 n. 55, 388 y n. 64, 389 y n. 65, 390-392, 422
Conrado, A.: 96-98
Cook, J. (Cap.): 279, 377
Corrales, M. (don): 138 n. 96, 355 n. 9
Cortázar, I.: 250
Cortes, F.: 143, 148
Cortés, H.: 267, 409
Costa, hermanos de la: 50, 54 y n. 29, 68, 258
Coutin, G. E.: 157, 150, 410
Crame, A. (brigadier): 336, 339, 400
Cruz, J. de la (esclavo): 95, 97, 98
Cruz, J. I. de la (sor): 258
Cuna (Cap.): 118 n. 55,
Cunacuna (Cap.): 141

D

Dafre: 110
Dampier, W. (Cap.): 47, 55 n. 31, 56, 58 y n. 36, 95, 61 y n. 44, 64, 78, 87, 120, 259, 285, 301, 326, 327
Danclerte (testigo): 145, 146
Dastun, L.: 372 y n. 72
Davies, N.: 78 y n. 72, 79, 80, 81 y n. 75, 82, 395
Dávila, M.: 97
Dávila, P.: 268
Descartes, R.: 328
Diamonds, J.: 324
Díaz del C., B.: 267
Díaz G., M.: 196
Díaz M., J. (don): 244
Dios: 13, 30, 33 n. 15, 109, 146, 166, 177, 236, 271, 312 y n. 83, 313, 318
Drake, F.: 58 n. 36, 63, 65, 68, 71, 83, 109, 184, 271, 272 y n. 13, 273, 297 n. 65, 301, 361
Duchasr (pirata): 69, 259

E

Enciso, J. B.: 299
Ensenada (marqués de): 214, 219, 235 n. 40
Eslava, S. de (virrey): 139, 162 n. 28, 171
Espeleta, J. de (virrey) (*véase también* Ezpeleta): 170 n. 45, 193 n. 87, 257, 279 fig. 22, 412, 414
Espinosa, G.: 69 y n. 59.
Espinosa, J. A. (don): 198
Espriella, H. (don): 198
Estrabón: 35, 252
Estrada, L.: 298
Euclides: 214, 241
Eusebio: 66
Exquemelin, A.: 47, 54, 63 y n. 48, 68 y n. 55, 69 y n. 58, 70, 72 y n. 64, 83, 258 y n. 72, 259, 323, 325, 378
Ezpeleta, J. de (virrey) (*véase también* Espeleta): 170 n. 45, 193 n. 87, 257, 279 fig. 22, 412, 414

F

Fajardo, J. del R.: 15, 33 y n. 17, 34 n. 20, 370 y n. 32
Federico de Alemania: 375
Felipe II: 19, 83, 175, 253, 346
Felipe III: 177, 202 fig. 15, 216 fig. 17
Felipe IV: 40
Felipe V: 38 n. 4, 256

Fernández de B., P.: 273
Fernández de O., G.: 266, 268 n. 7
Fernández de S., D.: 399
Fernández de S., J.: 196
Fernández E., M.: 251
Fernández M., J.: 196
Fernández N., M.: 239, 240 n. 48 y 49, 242, 252 n. 63, 253 n. 64
Ferro, L. van: 408
Feuillée (padre): 281, 292
Fidalgo, J. F.: 46, 47, 53 y n. 28, 55, 60, 61 n. 43, 243, 245, 247, 282, 283, 328, 366
Figueredo, M. de: 254
Flores, A. de (virrey): 419
Flórez de O., J.: 259
Flórez, E. (fraile): 236 n. 42, 237 y n. 43
Flórez, M. A. (virrey): 172, 297
Floridablanca (conde de): 119
Francisco (esclavo): 95
Francisco Javier (san): 311
Fravecedo, J.: 97
Freizer, A.: 279, 281, 289, 292, 293, 324-326
Fuentes Q., E.: 136 y n. 9
Fuentes, A. de: 251
Fuentevedra, F.: 201
Fuertes, J. (don): 133 n. 88
Funnel, W.: 120

G

Galileh, G.: 246
Gálvez, J. de: 48, 151
Gama, V. da: 18, 279
García de N., hermanos: 293
García de Q., A.: 243
García de T., J. M.: 196
García, G.: 407
García, J.: 172
Gastañeda, A.: 253, 254
Genovesi, A.: 156
Gil y L., F. (virrey): 170 y n. 45, 200, 204
Gil, M. (fraile): 130
Gilij, F. (fraile): 369, 370 n. 31, 389, 390 y n. 68, 396
Godoy, S. de: 142
Goethe, J. W.: 375
Goff, J. Le: 325
Gómez, G. (don): 197
Gómez, M.: 198
Graff, L. de (cap.): 77 n. 71
Greco A. (don): 198
Grijo, P.: 303
Grimaldi (monseñor, obispo): 96, 98
Grocio, H.: 20, 45 y n. 14, 89 n. 1, 120 y n. 58, 121, 122 y n. 61, 124, 141, 157 n. 11, 159 n. 18, 160 y n. 22, 191, 260, 327, 328
Guachizva, [J.] (cacique): 143 n. 108
Guerra, W.: 421
Guevara y V., M. de (don): 29 fig. 1, 407
Guevara, A. de (fray): 144, 266
Guill, A. (gobernador): 124
Guirior, M. de (virrey): 283 n. 38, 300
Gumilla, J. (fraile): 258, 297, 370, 371 n. 32, 390, 391 n. 71, 394, 395 n. 75, 398 n. 84

Gutiérrez de P., G.: 196
Gutiérrez de P., V. C.:
Gutiérrez de R. (abogado): 179
Guzmán de T., A.: 286
Guzmán, A. de: 135, 136 n. 90, 137

H

Hall, G. (cap.): 133 n. 88
Haring, C.: 120 n. 58
Harrison, J.: 249, 251
Hawkins, J.: 58 n. 36, 63, 67
Heratóstenes: 328
Heredia, P. de: 268
Hernández de A., G.: 193 n. 87, 309 n. 78, 314 y n. 89 y 90, 323 y n. 103, 377 y n. 42
Hernández M., J. (don): 198
Hernández O., W.: 275 y n. 19 y 20
Hernández, M.: 135 y n. 89
Herrera y S., Juan de (brigadier): 255 fig. 21
Herrera y S., Julio de: 411
Herrera, L. (don): 198
Hidalgo de C., B. (don): 202, 246
Hogdson (Cnel.): 332
Hoorn, D.: 68
Hopper, E.: 129 n. 80, 132
Humboldt, A.: 35, 175 fig. 14(A), 195, 233, 268, 281, 295, 371, 375-385, 388
Hume, D.: 156
Humphaius, F.: 94 n. 10, 104 n. 30, 107 n. 36, 109 n. 39, 111 n. 42, 114 n. 47, 116 n. 49, 117 n. 51
Humphrey, F.: 46, 103, 104, 107, 111, 114 y n. 47, 115, 116 y n. 51, 409
Hyslop, M.: 359

I

Indepleustio, C.: 312
Isabel de Inglaterra: 65
Izquierdo, J. (don): 198

J

Jack (cap.): 133
Jacobo I (rey): 40, 66
Janni, P.: 27 n. 11
Jefferson, T.: 190
Jela, R. (cap.): 106
Jersén, F. (don): 133 n. 88
Jiménez de Q., G.: 66, 278 n. 27, 331
José Antonio (alias *El herrero*): 298
Jovellanos, C. de (don): 123 n. 63, 191 n. 82
Jovellanos, G. de (don): 123 n. 63, 124, 156 n. 10, 170, 190-192, 208 y n. 113, 208

K

Kigeni, T.: 172
Konetzki, R.: 354

L

Labaut (comandante): 362
Lafaye, J.: 393, 394 n. 74
Laffite, C.: 283
Landete, V.: 95-98
Landresson, M. (cap.): 7 n. 71
Lanzarote: 265
Le Grand, P.: 63
Lebrón, J.: 277 n. 23

Leguina, M. de (don): 198
León, A. de: 307
Lestok (vicealmirante): 345
Linero, A.: 97
Lluch, E.: 156 y n. 9
Loefling, P.: 280
López (cap.): 118 n. 55
López M., L.: 368
López, Joseph: 127, 130
López, Juan: 230 n. 33
López, T.: 211 n. 2, 213 n. 4, 215 y n. 8, 218 y n. 15, 219, 220, 224, 228, 229 y n. 30, 233 n. 38, 235 y n. 40
Lorenzana, L.: 310
Luque, F.: 95

M

Magallanes, F. de: 17, 243-244, 247, 279
Malaspina, A. (cap.): 244-247, 250, 279, 281, 289, 377, 384
Malatesta, F. de: 94
Malaver de S., P.: 398
Maneyro, F.: 144-148
Manjarrés, J.: 97
Manzebo, G. (don): 142
Manzero, G. (corregidor): 148
María Teresa de Austria: 375
Marín, J.: 400 n. 87
Martínez de E., M.: 142, 148
Martínez de la V., D.: 104
Martínez M., J. (oydor): 125
Martínez, A.: 109
Mascarana, R.: 296
Mayorga, F.: 98, 110
McGregor, G.: 359
Medina, P. de: 251, 327
Ménanteau, L.: 137
Méndez , J. J. (don): 198
Mendinueta y M., P. (virrey): 400 n. 87
Mendoza P., D. (don): 138 n. 96
Mendoza, J. de: 299
Meneses, F. de: 351
Mesía de la C., P. (virrey): 126
Meza, M. de: 90 n. 3
Mier, S. T. de (fray): 165, 166 y n. 38
Mier y G., J. F. de: 101, 283
Miller, G.: 365
Montalvo de L., L.: 277 n. 23
Montegón, P.: 66
Montes, C.: 384
Monteverde, A. (fraile): 370-371
Monzón, F.: 238 n. 45, 251
Moraes, C.: 24, 27, 138
Morales, D.: 307
Morales, D. de: 125
Moreno de A., J. (don): 133 n. 88
Morgan, H.: 31 y n. 14, 43, 53, 71, 73-74, 109, 387
Morillo, P. (gral.): 24, 86, 183, 196 n. 94, 260, 349, 354-363, 412-422
Mozart, W. A.: 375
Mozo, R.: 95-96
Múnera, A.: 157, 162-163, 319
Murray (cap.): 79
Mut, V.: 250
Mutis, J. C.: 13, 193 n. 87, 195, 281 y n. 33, 289, 309-314, 332, 372-378, 382

N

Narváez y La T., A. de: 400-401 y n. 89-90

Nelson (almirante): 86
Newton, I.: 314
Núñez C. de V., A.: 146, 258, 266-267
Núñez de B., V.: 276 y n. 21, 293

O

O'Connor: 365
O'Neill, T. (don): 33 n. 15, 332
Oexquemelin, A.: 47, 54, 63, 68-73, 83, 258-259, 323, 378
Ogle (almirante): 345
Olivares, J. de (cap.): 345
Olonais, F.: 70, 73
Orellana, F. de: 388, 392, 398
Orozco, R. (alférez): 311

P

Padilla, J. P.: 86, 260, 362
Páez, J. A.: 362
Palacios de la V., I.: 283, 285
Parsons, J.: 31, 393
Pater, J.: 71
Paterson, J. B.: 341-342
Patiño, V.: 164
Pedro (don): 80, 82
Pedrosa, A. de la (presidente): 125
Pérez, T.: 118
Pérez de V., B. (don): 125
Pérez de V., F.: 283
Pernet, F. (don): 198
Pérouse, J.-F. de La: 279, 281
Perú de L., J. L.: 364, 365 n. 23
Pestaña, J. (Tte.): 143-144, 147-148
Piche, S.: 307
Piedrahita (obispo): 318
Pimentel, I.: 35, 279, 282, 333
Pimienta, A.: 302
Pizarro, F.: 345, 383, 398
Pointis, J.-B. de: 43, 69, 374 n. 38
Pulo A., J.: 15, 140 n. 102, 415, 421
Pulo y C., J.: 211-240, 244, 253-254
Pombo, J. I. de (don): 25, 85, 167, 190, 194-195, 198, 201-208, 261, 354
Pombo, M. (don): 198
Pomponio: 35, 328
Pratt, M. L.: 281 n. 33

Q

Quesnay, F.: 156
Questa, P. de la: 173 y n. 51, 174 y n. 53
Quiroga, I. de: 118 n. 55, 123, 126
Quirós, M. (fray): 250

R

Raleigh, W.: 58 n. 36, 66-67, 259, 329 n. 115, 392, 399
Rasparú, T. de la: 120 n. 58
Rentería, J.: 129
Requena, F.: 128 y n. 78
Restrepo, F.: 270-274
Restrepo, J. M.: 134
Restrepo T., E.: 275
Rico, A. (Cap.): 126
Rifono, I.: 144
Río, I. del (don): 246
Robins (cap.): 82
Robles, H.: 306
Robles, J.: 133
Rodríguez, M. del S.: 193 n. 87
Rodríguez F., M. (don): 198
Rodríguez T., M.: 196
Romero C., J. (don): 198

Ros, J. G. (don): 198
Rosa, de la: 109
Rousseau, J.-J.: 66, 312 n. 83
Rousulet, L. de (abate): 133 n. 88
Rubio, A. (Cap.): 142 y n. 108
Ruiz, B.: 302
Ruiz, P.: 250
Ruiz de N., B. (don): 117-118, 414-415

S

Saint Aubin, B.: 253
Salazar, B. de: 109
Salazar, J. de (fray): 142-143, 148, 250
Salcedo, P. (alférez): 336
Salomón: 267
San Brendán: 267
San Miguel de la Vega (marqués de): 125
Sánchez H., A.: 213 n. 6, 217
Santa Gertrudis, J. de (fraile): 325, 379
Santiesteban, D. de: 171
Schiller: 375

Segretier, L.: 374
Seignelay (marqués de): 74
Serna, J. de la (don): 162
Shakespeare, W.: 68
Silva, N. da: 184
Silva, R.: 187 n. 77, 317
Silvestre, F.: 193 n. 87
Smith, A.: 156, 167, 213 n. 6
Soesaga, J. J. (don): 198

T

Tatus, R. A.: 198
Tatus de O., M.: 198
Tayqui, P.: 143,148
Teach, E. (alias *Barbanegra*): 70
Thomasa: 107
Thumpson, R.: 58 n. 36
Todorov, T.: 287
Toñño, V.: 219, 224, 235 n. 40, 254
Tolomeo, C.: 237, 241, 245, 252
Tomás (indio moseo): 336
Tono, R. (Cap.): 360
Torre y M., A. de la: 283 y n. 38, 284-285, 296-298, 322, 415
Torrepan D. P., J. (don): 415
Torres, T. A. de (don): 197
Turgot, A.: 156

U

Ulloa, A. de: 105, 128, 191, 218-219, 221, 281, 381, 386-387 y n. 62
Urnea, P. (cap.): 141,
Urruchurchu o Suspani (cap.): 133
Ursúa, P. de: 66, 390
Ustáriz, J. de: 35 n. 22, 158, 170, 190, 192-193, 197, 204, 208

V

Valdez, J. A. (don): 198
Vallabriga, L. de (don): 246
Vega, M. D. de (don): 198
Vera, D. de: 398
Vernon, E. (almirante): 38-39, 41, 116 y n. 48, 118, 329, 345
Vespucio, A.: 327, 392
Viana (tte.): 289
Viana, F. X. de: 294-295
Victoria, (marqués de): 173 n. 52
Vidal, J.: 201

Vielle, J. La: 374
Vigneron, R. (Cap.): 77 n. 71
Villacorta, A. de: 53
Villanueva, P. T. de (don): 197
Villar, J. del: 146
Viscardo, P.: 35 n. 22, 164
Vison, C.: 201

W

Wafer, L.: 47, 50-68, 87, 285, 301, 319, 381, 407
Watson, R. (cap.): 332, 334
Wemboort (gral.): 345
White, H.: 290
Wod (Cap.): 332
Wright, A.: 103-104, 116

X

Ximénez D., J. (cap.): 297

Y

Ynzanrrandiaga, J. (don): 335-339

Z

Zapatero, J. M.: 399-400
Zea, F. A.: 193 n. 87, 317

Índice de lugares

A

Acapulco, Puerto de: 171

África: 17, 24, 28, 197, 276

Ahorcados, Los: 294

Alemania: 197, 222

Almirante:

- Bahía del: 341, 342
- Bocas del: 335, 412

América:

- Central: 19 n. 1, 37 n. 2, 43, 50 n. 22, 105 n. 33, 136, 301 n. 69, 307, 361 n. 18, 392, 413
- del Sur: 369, 393, 376 fig. 30
- Latina: 39 n. 5, 121 n. 60, 153, 166 n. 36
- Norte: 21 n. 5, 23, 47 n. 18, 366 n. 26, 406
- septentrional: 247, 282

Ámsterdam: 259

- Fuerte de: 414

Andalucía: 190, 220 n. 17

- Costas de: 175
- Nueva: 289 n. 48, 399, 443
- Región: 185

Andes: 102, 273, 315, 316, 349 y n. 1, 356, 368, 380, 381

Angostura: 67, 261, 298, 363, 371, 415

Anserma: 135, 395

Antillas:

- Mayores: 37 n. 2
- Menores: 37 n. 2, 351, 399
- venezolanas: 29 fig. 1, 406
- Mar de las: 30 n. 13, 37 n. 2, 83

Antioquia: 137, 199, 316, 395, 415

- Ciudad de: 135, 417
- Provincia(s) de: 285 fig. 23, 297, 351, 415

Anzuelos, Río: 412

Apiesi: 306, 419

Apure, Río: 363, 373

Aragón: 220 n. 17, 242 n. 50

Aranjuez: 126, 199, 380

- Río: 338

Araya: 257, 399

Arboletes: 138

Arenal, El: 299

Arquía, Río: 135

Aruba: 169, 413

Asia: 18, 379, 392

- Estados de: 197
- Islas de: 345

Asturias: 220 n. 17

- Puerto de: 190

Atlántico, Océano: 37 n. 2, 175 n. 55, 247, 297, 386, 394, 399, 402

Atrato, Río: 101, 118 n. 55, 121-125, 126 y n. 70, 127, 130, 135, 137 y n. 90, 137 n. 93, 138, 143, 144, 147-149, 170, 188, 198, 263, 285, 297, 359, 409, 410, 413, 418

Aves, Isla de las: 414

Ayapel: 285
Azores, Islas: 17, 42

B

Badajoz, Provincia de: 218, 284 n. 39
Bahamas: 40, 42 n. 8
Bahía Honda: 283, 300, 302-306, 414, 420
Baleares: 220 n. 17
Barbacoas: 316, 351, 395
Barbados: 28, 71
Barcelona: 195 n. 92, 263, 264, 283 n. 38, 363, 372
Barlovento: 26, 28, 29 fig. 1, 208, 282, 407
Barranca: 283, 409
Barrancas: 283, 420
Barranco, Río: 338
Barranquilla: 283, 355
Barú, Isla: 284, 298, 408
Baudó:
– Río: 137, 140
– Zona del: 136
Beberama, Río: 135
Belice: 37 n. 2, 40, 42 n. 8
Bilbao: 192, 202 fig. 15
Blanquilla, Isla: 414
Bluefields: 332, 343
Bocachica: 261, 356, 408
Bocagrande: 408
Bocas de Ceniza: 283
Bocas del Toro: 332, 341-343
Bohorques: 408
Bojaxá, Río: 143
Bojaya, Río: 137
Bonaire, Isla: 84, 169, 305 fig. 24, 363, 414
Boquilla, La: 360
Boromboro: 300, 414
Borunata: 299, 300, 420
Boyacá: 273, 400
Bristol: 70, 332
Buchadó, Río: 137
Buena Esperanza, Cabo de: 17, 345
Buenaventura: 57, 106, 137, 263
Buendó, Río: 137
Buenos Aires: 28, 116 n. 50, 158, 166 n. 38, 172, 202, 203 y n. 107-108, 250, 368, 381
Burgos: 195 n. 92, 199, 284 n. 39
Buriticá: 137
Burros, Isla de: 421

C

Caballos, Puerto: 50 n. 22
Cabello, Puerto: 38, 116 n. 48, 204, 205, 262, 264, 326, 360, 362
Cabolafuente: 213 n. 6
Cacagual: 417
Cacaricu: 144
Cádiz: 14, 16, 23, 67, 91, 120 n. 58, 167, 154, 184, 195, 198, 199, 203, 215, 242 y n. 52, 243, 244, 261, 283 n. 38, 289, 294, 309, 360, 407
Caimán: 108 fig. 10
– Río: 124, 302, 410, 413
Calabazo, El: 300, 414
Calabozo: 373, 420
Calancala: 420
Caledonia, Golfo de: 450
Caleton, Puerto de: 118 n. 55
Cali: 351
Calidonia, Bahía de: 118, 124, 298

Calidonia, La: 48, 302
California: 166
Callao, El: 18, 291 n. 53, 294
Camarón: 199, 300
– Río: 420
Camarones: 300, 303
Campeche: 71 n. 63, 173 n. 52
Cana: 131
Canarias:
– Islas: 17, 31, 220 n. 17, 277 n. 23, 310
Candelaria:
– Bahía de la: 299
– Desierto de la: 273
Canoa, La: 294
Capurganá: 137
Caracas: 355, 356, 360, 362, 370, 395, 399, 400
– Capitanía General de: 152, 356, 399
Carena, Río: 143
Caribana, Punta: 283
Caribe: 14, 15, 18, 19, 20, 27, 38 y n. 4, 40, 42, 43, 45 y n. 13, 50, 52, 53, 62, 63, 84, 85, 86, 90, 101, 154, 155, 157, 158, 159 y n. 18, 161, 162, 173 n. 52, 189, 196, 239, 247, 262, 268, 278 n. 27, 283, 284, 301 n. 69, 307, 319, 335, 355, 358, 360 n. 17, 363, 400, 406, 410, 413, 418, 420
– colombiano: 18, 50, 62, 158 n. 13, 161 n. 24, 189 n. 80, 196 n. 95, 284 n. 40, 319, 355 n. 10
– Gran: 83, 155
– Mar del: 20, 42, 27, 86, 138, 159, 265, 275 n. 19, 20, 321 fig. 26, 337, 362, 406, 410, 420, 421
Carpintero:
– Puerto de: 420
– Rincón del: 414
Carrizal: 300, 307, 420
Cartagena de Indias: 18, 22, 25 n. 8, 37-39, 43, 49 n. 21, 64 fig. 5, 68, 69, 77, 86 y n. 82, 88, 91, 103, 113, 116 y n. 48, 124, 127, 128 y n. 78, 132-134, 139, 142, 143, 148, 152, 162 n. 28, 171, 173 n. 52, 190, 194 n. 90, 195, 196 y n. 93, 198 n. 99, 199-203, 204 y n. 110, 205, 206 n. 112, 207 y n. 115, 250, 257, 259, 260, 261, 264, 273, 282, 283 y n. 38, 284 n. 39, 286 n. 41, 289, 298 y n. 66, 302, 303, 309, 334, 337, 352, 353 n. 5, 354, 355 n. 9, 359, 360, 370, 374 n. 38, 386, 399, 400 n. 87, 409, 412, 413, 416
– Bahía de: 285, 387, 411
– República de: 354
Cartago: 339, 412
– Volcán: 336
Casanare: 370
Casiquiare, Río: 390
Castilla: 37, 90 n. 2, 166 n. 36, 193, 195 n. 92, 198, 211 n. 2, 220 n. 17
Castilla del Oro: 394
Castilla la Nueva: 220 n. 17
Castilla la Vieja: 220 n. 17
Cataluña: 220 n. 17
Cauca: 134, 137, 286, 316, 329, 413
– Río: 137, 417
Cavis: 299
Cayman, Islas: 42
Centroamérica: 19 n. 1, 37 n. 2, 43, 50 n. 22, 105 n. 33, 136, 301 n. 69, 307, 361 n. 18, 392, 413
Cercadillo, El: 229

Cerro de la Popa: 360
Cesar, Río: 396 n. 76
Chagres, Río: 33 n. 15, 52, 53, 108, 113, 412
Chavica, Punta de: 295
Chepelio: 58
Chepigana: 131
Chepo: 412
– Río: 52, 56, 412, 413
Chichivacoa, Cabo de: 330
Chile: 105 n. 33, 166 n. 38, 281, 344, 350 n. 2
– Frontera de: 344
– Reino de: 381
Chimare: 300, 414, 420
– Puerto de: 420
Chimborazo, El: 245, 381
Chiriquí: 132
Chita: 400
Chocó: 122-125, 127, 131 fig. 12, 134, 136, 140, 198, 199, 286, 316, 351, 395, 413, 415, 416, 417
– Provincia de: 416, 417
Chuchunaque: 132
Cispatá: 362, 413
Citará: 108 fig. 10, 121, 129, 135, 144, 297, 351
Ciudad de León: 337
Coari: 389
Cobado, El: 408
Codego, Isla de: 275
Cojoro: 300
Colombia: *passim*
Colonia del Sacramento: 366 n. 26
Colono, Costa de: 419
Concepción, La: 292 n. 53, 336, 412
– Río de la: 56
Coro, Golfo de: 413
Corobuidó, Río: 135
Corozal de Pileta: 416
Costa de María: 408
Costa Rica: 37 n. 2, 337, 339, 381, 412
Cotopaxi, Volcán del: 382, 384
Cruces, Puerto: 53
Cruz del Salvador, La: 299
Cruz, La: 300
Cuba: 37 n. 2, 38, 71 n. 63, 172, 201, 353, 383, 400
Cubagua: 199, 399, 414
– Isla o Nueva Cádiz de: 299
Cuchivara, Río: 389
Culebra, Río: 339
Culebras, Río: 412
Cumaná: 71 n. 63, 116 n. 48, 205, 257, 264, 269 n. 48, 316, 359, 360 y n. 17, 362, 363, 372, 382, 383, 399, 402 n. 92, 414
Cumanagoto: 71 n. 63
Curazao: 29, 40, 44 y fig. 3, 68, 84,86, 146, 158, 159, 162, 169, 305 fig. 24, 307, 354, 362 n. 21, 400, 413
Cuyadó, Río: 137
Cuyuní: 402
Cuzco: 331, 394

D

Dabeiba: 137
Damas, Golfo de las: 311
Darién: 37 n. 2, 41, 48, 49, 50, 52, 54 fig. 4, 56, 62, 63, 65, 78, 84, 87, 120, 123, 124, 126, 129, 130-132, 133 n. 88, 134, 137, 138, 139 y n. 97, 170, 173 n. 52, 282, 285 fig. 23, 293, 296, 297, 298, 300.

301 y n. 69, 307, 329, 335, 406, 407, 409, 410, 415, 417, 418, 421
– Golfo del: 65, 71, 105, 126, 137, 298, 301 y n. 69, 387, 409, 413
David, Pueblo de: 132
Desaguadero, El: 337
Dibulla: 278
Dique: 87 fig. 27, 408, 431
– Canal del: 298, 356
– Caño del: 408, 418
Doparando, Río: 135
Dopurebudó, Río: 135, 136
Dori: 337
Drago, Bocas del: 350 n. 2, 398
Duarte, Farallones de: 342

E

Ecuador: 187 n. 77, 222, 245, 277, 382
Edopurredó, Río: 137
Escocia: 62 n. 46
Escondido, Puerto: 62
Escribano: 59
Esequibo: 402
Espada, Punta de: 421
España: *passim*
Española, La: 40, 70
Esparza: 338
Espíritu Santo (Brasil): 106
Espíritu Santo del Río Cauca, Puerto del: 417
Estados Unidos: 93 n. 8, 151, 157, 166, 167, 190, 358
Extremadura: 220 n. 17, 398

F

Filadelfia: 166 n. 38, 332
Filipinas, Islas: 17, 244, 350
Flamencos, Isla: 387
Flandes: 190, 257, 398
Florida, La: 41 y n. 8, 83, 158, 366, 368
Floridablanca: 119
Fonseca: 420
Fragua, Río de La: 396
Frailes, Archipiélago de los: 414
Francia: 18, 39, 40, 43, 45, 47 n. 18, 62, 69, 74, 112 n. 44, 143, 154, 168 n. 41, 222, 259, 280, 281, 292 n. 53, 301 n. 69, 307, 352, 366 n. 26, 384
Friends Islands: 79
Frío, Río: 338
Frontón de Zapote: 283
Fucacas, Las: 419
Fucaquitas, Las: 419
Fuentes, Laguna de: 299
Fuenteventura: 220 n. 17
Fuerte, Isla: 283
Furrialva,Volcán: 336

G

Galera, Isla de la: 26, 208, 295
Gales, Provincia de: 71
Galicia: 190, 195, 220 n. 17
Gallo, Isla: 57
Gandi, Río: 173 n. 52
Georgia: 42, 152
Gibraltar: 38, 71 n. 63
Gorgona, isla(s) (de): 57, 295
Graciosa, Isla: 310
Gran Bretaña: 38, 39, 62 n. 46, 154, 155, 167, 366 n. 26
Gran Canaria: 220 n. 17, 227 fig. 19
Gran Colombia: 153, 362 n. 21

Granada, Isla de: 308, 332
Guachaca: 278
Guacuba, Río: 417, 418
Guadalquivir: 120 n. 58
Guáimaro: 362
Guaira, La: 38, 71, 116 n. 48, 264, 360 n. 17, 362, 363, 399
Guajaca: 381
Guajira, La: 44, 65, 84, 130, 140 n. 102, 157, 204, 205, 282, 299, 300, 302, 308, 331, 406, 413, 414
Guaparo: 408
Guarachiné: 296
Guarico, Puerto del: 340
Guatemala: 33 n. 15, 37 n. 2, 50 n. 22, 52, 381
Guayana colombo-venezolana: 40
Guayana: 66, 116 n. 48, 264, 289 n. 48, 321, 329 n. 115, 360 n. 17, 362 y n. 21, 363, 368, 369, 370, 372, 388, 393, 394, 398, 400, 402 y n. 92
Guayaquil: 18, 75 y n. 67, 83, 127, 128, 137, 171 y n. 47, 172, 173 y n. 51, 174 n. 53, 245 y n. 54, 294, 316, 382, 383, 384

H

Habana, La: 28, 37 y n. 2, 42 n. 8, 116 n. 48, 193, 200, 201, 244, 354, 366 n. 26, 383, 384
Hacha, Río de El: 278, 414, 415, 420
Haití: 37 n. 2, 362, 363
Hermanos, Archipiélago de los: 414
Hicacos, Punta: 386 fig. 31, 422
Hierro, El: 220 n. 17
Holanda: 18, 23, 38, 40, 47 n. 18, 87, 151, 176 n. 56, 197, 358
Honda: 171 fig. 14, 408, 413
Honduras: 30, 37 n. 2, 337, 366 n. 26
Hornos, Cabo de: 292 n. 53, 293

I

Ibiza: 220 n. 17
Indias, Las: 17, 28, 37, 68, 106 n. 34, 112, 120 n. 58, 141, 155 n. 8, 174, 179, 183, 256, 258, 259, 277, 291, 328, 331, 381, 393, 407
Inglaterra: 18, 20, 28 n. 12, 30 n. 13, 38-40, 42 y n. 8, 43, 45, 46, 47 n. 18, 58 n. 36, 65, 82, 87, 104, 111, 112 y n. 43-44, 117, 134, 141, 152, 154, 155, 158, 172 y n. 49, 176 y n. 56, 185, 186, 203, 239, 259, 273, 280, 297, 344 y n. 131, 352, 366 n. 26, 368
Irlanda: 283 n. 38
Island of Planta: 58
Isle de S. Thomas: 77 n. 71

J

Jacarigua, Valles de: 399
Jamaica: 28, 38, 40, 41, 42 n. 8, 43, 44, 48, 51, 59, 70, 71, 74, 78, 86, 111, 162, 167, 194, 205, 207, 296, 303, 304, 307, 308, 332, 351, 358, 359, 362 n. 21, 363, 401
Jipijapa, Río: 294
Juan Fernández, Islas de: 292 n. 53, 396

K

Kingston: 194, 207, 358

L

León: 220 n. 17, 337

Lima: 50, 113, 128, 199
Lisboa: 120 n. 58
Londres: 40, 51, 111
Lorica: 283
Luisiana: 366 n. 26

M

Machu Pichu: 394
Machuca, Caño: 337
Macuira: 300, 303, 414, 419, 421
Madrid: 14-16, 28 n. 12, 29 fig. 1, 92, 105, 124, 180, 190, 195, 256 n. 68, 309, 354, 356, 360, 398
Magangué: 285
Magdalena: 16, 90, 263
– Río (de la): 90 n. 2, 101, 127, 130, 149, 175 fig. 14, 277, 278, 283, 318, 319, 321 fig. 26, 331, 355, 360 n. 17, 362, 363, 386 fig. 21, 394, 396 y n. 76, 403, 408, 409, 411, 413, 422
– Valle del: 137, 351
Mahates: 283, 409
Mainas: 370
Malambo: 149
Mallorca: 220 n. 17
Mamatoco: 97
Managua: 337
Manantiales, Los: 414
Manaure: 414
Mancha, Canal de la: 86
Mancornado: 299
Manoa: 379, 394, 397, 398
Maracaibo: 43, 52, 71 y n. 63, 169, 263, 264, 308 fig. 25, 320 n. 98, 322, 360 n. 17, 387, 415, 419, 421
– Golfo de: 149, 421
– Laguna de: 278, 300
Marañón, Río: 388, 390, 398, 399, 403 fig. 32, 422
Marbella: 299
Margarita, Isla: 29, 84, 263, 357, 359, 361, 362, 363, 385, 399
Mariquita: 316, 351, 395
Matina, La: 412
Martinica: 69
Masaroni: 402
Melchora, Río: 338
Menorca: 38, 220 n. 17, 235 fig. 20
Meta: 297, 398
México: 37 n. 2, 58 n. 36, 166 n. 38, 184, 199, 368, 381, 397, 405
Mississippi: 366 n. 26
Mompox: 99, 149, 175 fig. 14, 188, 196, 278, 304, 322, 355, 356, 360 n. 17, 380, 396 y n. 76, 408, 413
Monos, Río: 133 n. 88
Morcote: 319
Moreno: 299, 300, 420
Morrosquillo, Golfo de: 37 n. 2
Mortigura: 389
Mosquitia: 32, 33 n. 15, 38 n. 4, 42 n. 8, 302
Mosquitos, Costa de los: 49, 132 n. 86, 134, 341
Muerto, El, Isla de: 384
Muguitó, Río: 137
Mulatas, Islas: 60, 412
Munitó, Río: 135
Murcia: 220 n. 17
Murri, Río: 135, 143 n. 108, 144
Murry: 142, 143, 148
Muzo: 316, 395

N

Nanamutia, Río: 135
Naos, Islas: 387
Napupi, Río: 137
Naranjo, Río: 339
Natá: 256 n. 69
Naurita, Río: 135
Nechí, Río: 286
Negro, Río: 297, 379, 388, 389, 390, 393
Neiva: 316, 395
Nerandó, Río: 137
Nevada, Sierra: 71
New Providence: 42 n. 8
Nicaragua: 37 n. 2, 50 n. 22, 63, 64, 132, 336-338, 381
Nicoya: 338, 339
Nilo, Río: 162
Noanama: 125, 129 n. 79
Nombre de Dios: 53, 57, 59, 109, 271, 337
Norte, Mar del: 52, 56, 57, 64, 105, 118 n. 55, 127, 136, 145, 171, 384, 388, 409, 418
Nóvita: 125, 129 n. 79, 135, 140
Nueva Cádiz de Cubagua: 299
Nueva Caledonia: 285
Nueva Escocia: 152
Nueva España: 152
Nueva Extremadura: 399
Nueva Francia: 185
Nueva Granada: 18, 22, 23, 31, 32, 33 n. 15, 42, 47, 50, 52, 62, 65, 78, 80, 86, 89, 101, 103, 111, 117, 127, 133, 136, 148, 149, 151, 155, 158 n. 13, 161-163, 166 n. 38, 169, 170, 175, 182, 186, 187-189, 196 n. 94, 204, 206, 208, 209, 218, 246, 260, 261, 265, 270, 279, 282, 306, 307, 309, 317, 327, 324, 353, 356, 358, 360, 363, 370, 372, 374, 375, 378, 380, 394, 395, 402, 406
Nueva Inglaterra: 47 n. 18, 185
Nueva York: 105 y n. 32, 316 n. 92
Nuevo México: 166 n. 38
Nuevo Reino de Granada: 91, 170 n. 45, 175 fig. 14, 200, 271, 279 fig. 22, 312 n. 84, 323, 355, 394, 396, 400, 406, 412

O

Oca, Montes de: 421
Ocaña: 319, 320 n. 98
Omaguas: 389, 395
Ometepec, Isla de: 338
Orchila, Isla: 414
Oriente: 18, 47 n. 18, 197, 426
Origua: 278
Orino: 299, 300
Orinoco, Río: 24, 84, 263, 264, 281, 289 n. 48, 297, 299, 320, 322, 329 n. 115, 349-413
Orinoquía: 322
Oro, Isla del: 335
Orosi, Río: 338

P

Pacífico, Océano: 37 n. 2, 50 n. 22, 53, 57, 59, 84, 138, 247, 262, 263, 289, 292 y n. 53, 344 y n. 131, 351, 381, 382, 406, 412
Paguebuenando, Río: 137
Países Bajos: 154, 351
Pájaros, Isla de: 421

Palma de Mallorca: 195 n. 92
Palma, Isla: 29, 78, 79, 220, 283, 288
Palmas, Isla de: 295
Palo de Campeche: 173 n. 52
Pamplona: 395
Panamá: 18, 22, 26, 31, 32, 37 y n. 2, 41, 43, 44 fig. 3, 50-53, 56, 59, 64, 65, 71 y n. 63, 72 fig. 6, 74, 80, 85, 88, 94 n. 10, 103, 104 n. 30, 105 y 33, 106 n. 34, 107-114, 120, 123, 124, 127, 128 n. 78, 130, 131, 134, 137, 138, 163, 166 n. 38, 169, 190, 193, 205, 256 n. 68-69, 263, 271, 272, 295, 297 n. 65, 302, 305 fig. 24, 317, 335-337, 341, 344-346, 362 n. 21, 381, 384, 415, 418
– Canal de: 37 y n. 2
– Istmo de: 50-52, 72 fig. 6, 166 n. 38, 317, 337, 346, 381
– Provincia de: 418
Panendó, Río: 137
Panipani, Río: 135
Pará: 389
Paraguay: 370
Parauje: 300, 414
Parime, Lago: 398
París: 74, 119, 214, 243, 248 n. 58, 250, 366 n. 26, 384
Pasacaballos: 255 fig. 21, 284, 411
Pedraza, Quebrada de: 305, 420
Penderisco, Río: 135
Perico:
– Isla: 387
– Puerto de: 344
Perlas, Islas: 28, 329
Perú: 18, 49, 75, 85, 105 n. 33, 166 n. 38, 203, 204, 218, 256 n. 69, 281, 296, 301, 331, 344, 345, 355, 364, 364 n. 23, 376 fig. 30, 381, 394, 396-398
Piedras, Río de: 104, 107
Pinos, Isla de los: 28, 60, 301
Plata, La: 116 n. 50, 163 n. 31, 203, 294, 330, 376 fig. 30, 394
– Río de la: 116 n. 50, 163 n. 31, 330
Pocosol, Río: 338
Point Garachina: 58
Popayán: 124, 125, 188, 200, 351
Porce, Río: 286
Port Pinas: 58
Portete: 300, 303, 420
Portete Chico: 420
Portobelo: 18, 26, 28, 31, 32, 39, 42, 43, 52 y n. 25, 53, 55, 57, 59, 64, 71 y n. 63, 75, 82, 84, 94 n. 10, 103, 104 y n. 30, 105 y n. 33, 106 y n. 34, 108 y fig. 10, 109, 111, 113, 114, 116 y n. 48, 120 y n. 58, 128 y n. 78, 134, 145, 169, 173 n. 52, 193, 208, 209, 256 n. 69, 263, 264, 328, 332, 334, 336 y n. 125, 337, 339-343, 387, 408, 309, 412
Purtugal: 87, 183, 310, 366 n. 23, 393
Potosí: 331
Príncipe, Fuerte del: 132
Providencia: 33, 42, 359
Puebla: 381
Puerto Cabello: 38, 116 n. 48, 204, 205, 262, 264, 360 n. 17, 362
Puerto Príncipe: 362
Puerto Rico: 28, 37 n. 2, 158, 172, 363, 399
Puná: 383, 384
Puna, Isla de: 28
Punido, Río: 137

Q

Quemado, Puerto de: 59
Quibdó: 137, 142-144
– Río: 137
Quimbaya: 137

R

República Dominicana: 37 n. 2
Real, El: 114, 131, 141, 171
Rincón del Carpintero: 414
Riohacha: 22, 71, 87, 88, 90 n. 3, 169, 197, 264, 283, 299, 300, 302-304, 306, 308, 320, 352, 363, 399, 401 y n. 90, 420
Roca, Isla de la: 76
Roncador: 31, 283
Rosario, El: 285
Rosario, Islas del: 26, 208, 413

S

Saint Eustatius: 159
Saint Thomas, Isla de: 363
Salado, El: 414
Salvador, El: 50 n. 22
Sampallas, Islas: 59, 60
San Agustín, Cabo de: 283
San Andrés: 42 n. 8, 283
– Archipiélago de: 30 y n. 13, 31, 32, 33 y n. 15
– Isla: 38, 173 n. 52
San Bernardo: 283, 298
San Blas: 350
– Archipiélago de: 28, 412
– Golfo de: 265
– Punta de: 340, 341,
San Carlos de Chirú: 131
San Carlos: 302, 420
– Fuerte de: 132
– Puntas de: 421
– Río: 337
– Villa de: 302
San Cipriano: 285
San Cristóbal: 37
San Fernando: 23, 242 y n. 52, 243, 244, 247, 334, 373
San Fulgencio, Punta: 301
San Gabriel, Fuerte de: 131
San Joaquín de Omaguas: 389
San Jorge: 285
– Fuerte de: 71
– Río: 283, 286, 394
San Juan:
– Bahía de: 420
– Puerto de: 336, 412
– Río: 50 n. 22, 125, 137, 337, 342, 368
San Juan de Guía: 283
San Juan de Nicaragua, Río: 336
San Juan de Oruña: 66
San Lorenzo: 74, 296
San Miguel de la Vega: 125
San Miguel: 381
– Bahía de: 414
– Golfo de: 51, 59, 276
San Vicente: 296 n. 53, 293
San Zenón: 90 n. 3
Sanpara, Punta de: 421
Santa Ana: 284, 419
Santa Catalina: 71 n. 63,
– Islas de: 31 n. 14, 173, 283, 330 y n. 117
Santa Clara: 59
Santa Cruz de Cana: 78
Santa Cruz de Tenerife, Isla: 310

Santa Cruz, Bahía de: 414
Santa Fe: 22, 126, 133 n. 88, 145, 149, 158 n. 13, 171 n. 47, 175 fig. 14(A), 188, 194, 200, 309, 332 y n. 120, 334 n. 123, 339, 376, 380
Santa Fe de Bogotá: 102, 398
Santa Helena: 294
Santa María de los Remedios: 200
Santa María la Antigua del Darién: 50, 120
Santa María: 51, 83, 120
- Bahía de: 414
- Río: 368
Santa María: 16, 22, 26, 31, 71 y n. 63, 80, 95, 96 n. 9, 98, 99, 101 n. 24, 106, 157, 169, 193, 196, 197, 201, 207, 208, 263, 264, 271, 278 n. 27, 282, 283, 293, 299, 300, 303, 304, 308 fig. 25, 316, 318, 334, 352, 355, 357, 360 n. 17, 362-364, 380, 386 fig. 31, 396 y n. 76, 397, 399, 409, 422
- Bahía de: 268
- Ciénaga de: 90 n. 3, 413
- Provincia(s) de: 87 fig. 8, 139, 158 n. 13, 170, 275, 277 n. 23, 319, 320 n. 98, 322, 401 n. 90, 408, 415, 419, 421
Santafé:
- de Bogotá: 193, 368, 370, 400
- Virreinato de: 52, 128 n. 77, 401 n. 90
Santiago de Cuba: 38, 71 n. 63
Santiago de Tolú: 283
Santo Domingo: 28, 44, 71, 74, 76, 112 n. 44, 146, 178, 258, 259, 268, 273, 331, 344, 399, 400, 407, 408
Santo Thomé de la Guayana: 398
Sapara, Fuerte de: 421
Serrana: 31
Serranilla: 31, 283
Sevilla: 23, 42, 67, 120 n. 58, 174, 244
Sinamaica: 300, 420, 421
Sinú, Río: 26, 138, 208, 283, 284, 297, 322, 331, 334, 362, 386 fig. 31, 393, 396, 411, 416, 417
Sitionuevo: 382
Socojal: 417
Socorro: 123, 316, 319
Solango, Isla: 294
Soledad: 283, 420
Soledad, La: 299
Somondoco: 316
St. Ghrilfel, Bahía de: 414
Sucio, Río: 137
Sucuy, Río: 300
Sur, Mar del: 37, 49, 57, 63, 74, 84, 125, 127, 184, 293, 329, 339, 345, 346, 381, 384, 386, 388, 418
Surquillo, Río: 283

T

Tabasco: 38 n. 4
Tairona, Valle de: 278
Talta, Río: 135
Tamalameque: 149, 413
Tarca, Río: 135
Taure, Caño de: 337
Tenerife: 149, 220 n. 17, 268 n. 8, 278
Tesca, Ciénaga de: 360, 408
Texas: 166 n. 38
Tiburón, Cabo: 62, 63, 283
Tierra Firme: 282, 331, 332 n. 120, 334, 337, 339, 344, 352 fig. 28, 358, 386 fig. 31

– Istmo de: 407
– Reino de: 344, 347 fig. 27, 422
Tierradentro: 408, 409, 413
Tocaima: 278
Toco, El: 414
Tocuraca: 420
Tolú: 71 n. 63, 77, 78, 260, 362, 411, 413
– Sabanas de: 143, 409
– Santiago de: 283
Toro, Raudal del: 338
Tortuga, Isla: 38, 40, 62, 68, 69, 71, 258, 301 n. 69, 307
Trinidad de Cuba: 383
Trinidad, Isla de: 40, 370, 399
Triste, Golfo de: 305 fig. 24, 400
Tucacas: 300
Tuira, Río: 132
Tunja: 271, 278, 316, 351, 400 y n. 87
Turbaco: 129 n. 80, 132, 188, 285
Tutunendo, Río: 135

U

Ucumita, Río: 135
Upar, Valle de (Valledupar): 320 n. 98, 396 n. 76, 413, 415, 420
Urabá: 22, 276
– Golfo de: 44, 131, 133, 298, 393, 410
Urrao, Río: 135

V

Valle del Cauca: 137
Valledupar: 413
Vela, Cabo de la: 277, 283, 420
Vélez, Provincias de: 319
Venezuela: 37 n. 2, 47, 163, 166 n. 38, 196 n. 94, 261, 301 n. 69, 307, 358, 360 n. 17, 363, 368
– Golfo de: 413
– Provincia(s) de: 29 fig. 1, 277, 370
Veracruz: 28, 37, 84, 213, 245, 354
Veraguas: 32, 131, 136, 163, 335, 344
Viejo Mundo: 155, 166, 331
Vigía, Sitio de la: 142, 148
Villa de Leyva: 273
Vírgenes, Islas: 169
Vizcaya, Puerto de: 190

W

Wallis, Río: 173 n. 52

Y

Yucatán: 38 n. 4, 65

Z

Zapote, Fuerte de: 362
Zaragoza: 195 n. 92, 213 n. 6
Zitará, Provincia de: 409

iada)

FIGURA 2. (p. 32)

FIGURA 4. (p. 54)

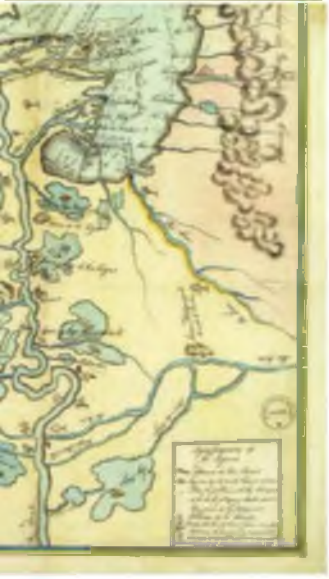
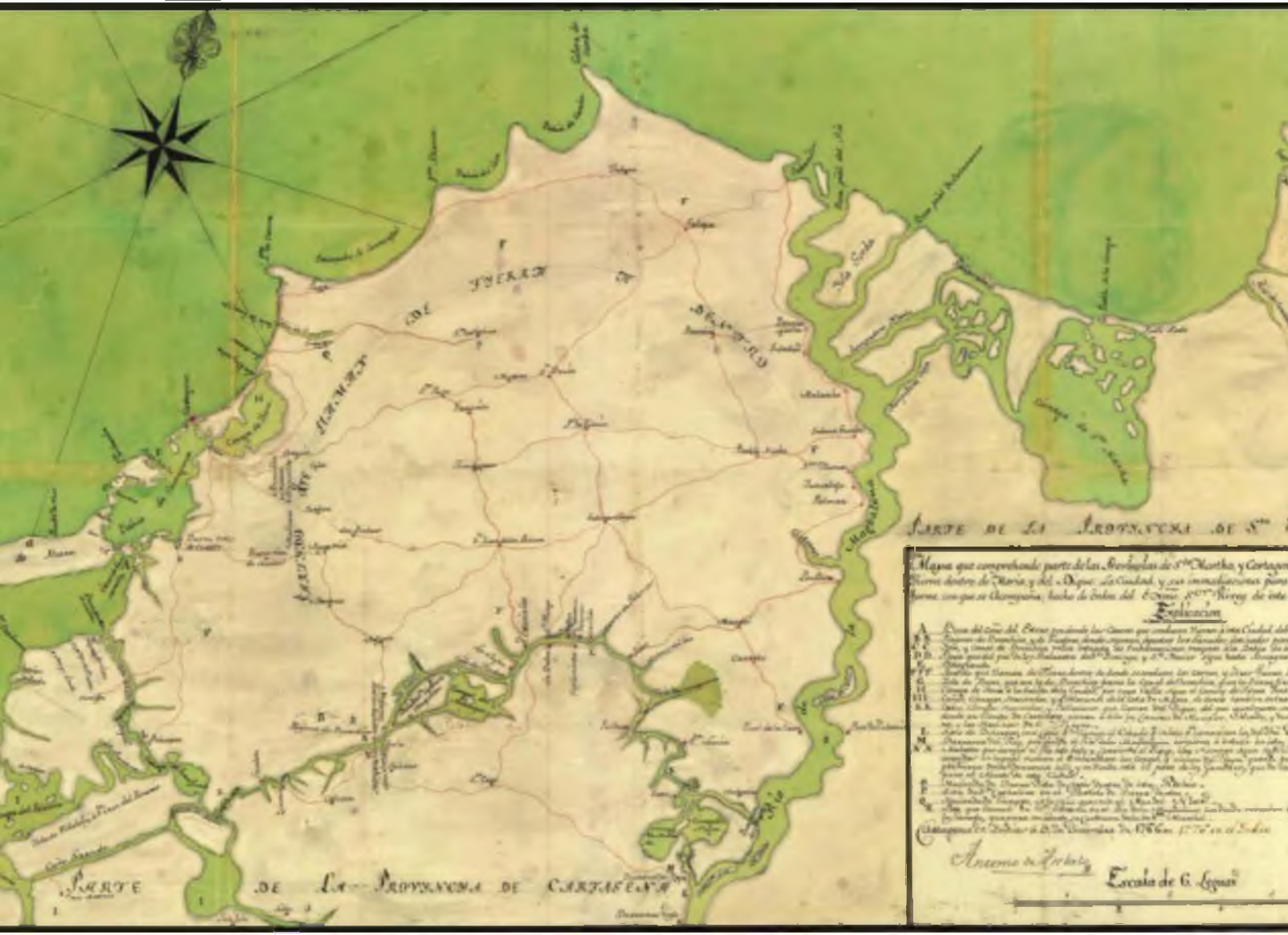


FIGURA 16. (p. 209)

FIGURA 21. (p. 255)

FIGURA 15. (p. 202)

FIGURA 17. (p. 216)


Mapa que comprehende parte de las Provincias de S.ta Martha, y Cartagena
Explicacion
Escala de 6 Leguas
PARTE DE LA PROVINCIA DE CARTAGENA
PARTE DE LA PROVINCIA DE S.ta

MARD ELNOR
BARIACION DE LA AGUJA O
declinacion del Norte

MAR PACIFICO, Ó DEL SUR.

Carta Esferica que comprehende parte del Nuevo Reyno de Granada
YNDICE DE LOS CARACT.S

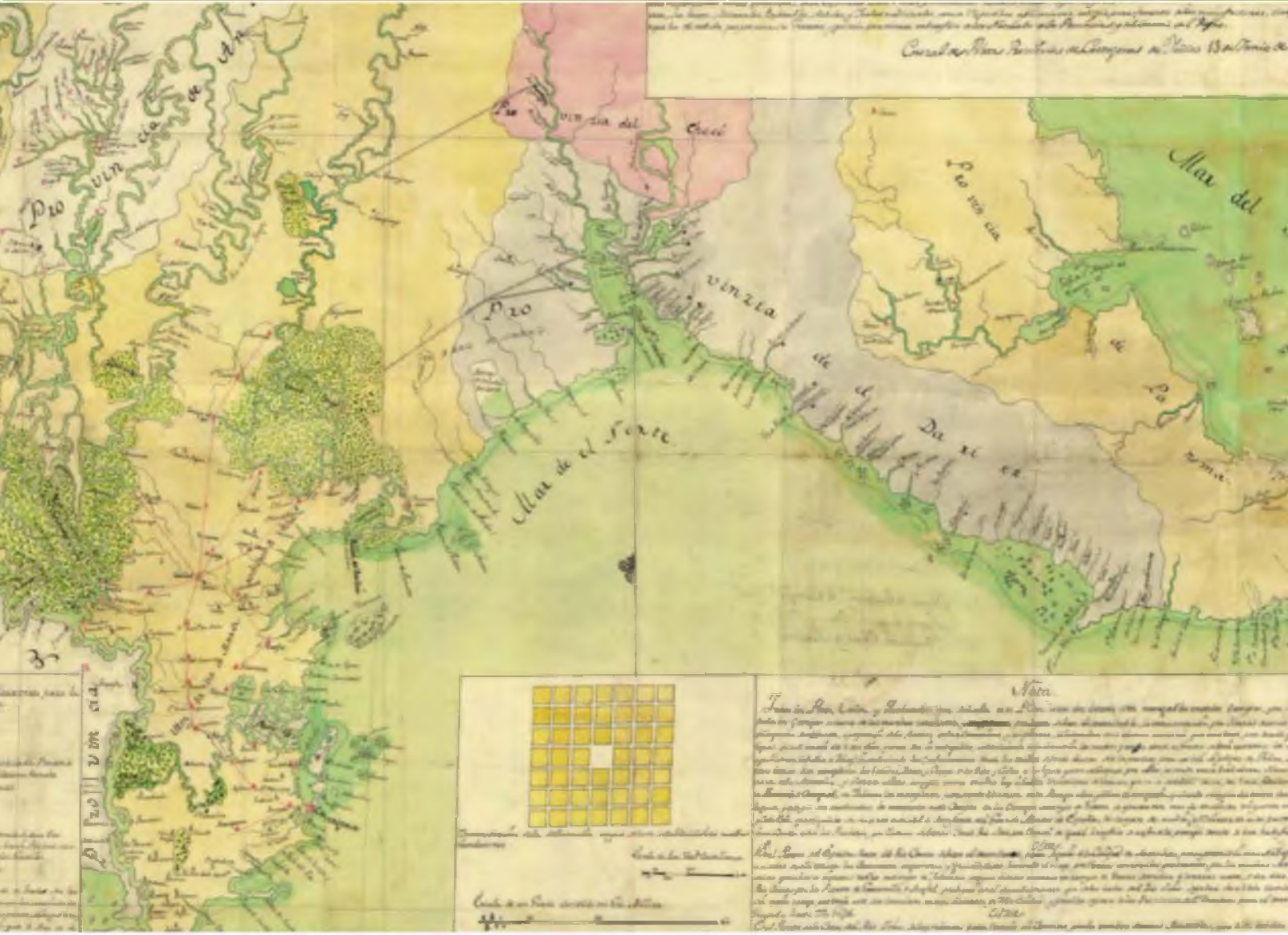
Advertencias

[illegible]

[illegible]

GRAL. DEL NUEVO REYNO DE GRANADA FORMADO DE OTROS PARTICULARES DE ÓRDEN
MORILLO AÑO DE 1816.
PEDAZO DEL
MAR DEL NORTE
DE LA
CIA DE
ICA.
VERAGUA

José Espeleta Año d 1790. Copiado de Orden del Exmo. Sor. Gral en Gefe del Exerc
NORTE
MAR DEL NOR
CARACAS
CUMANA
Rio Orinoco


Pro vin cia de
Pro vin zia del Chocó
Pro vin cia
Mar del
Pro vinzia de el Da ri ez
Mar de el Norte
Pro vin cia
Nota